

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA TRANSPORTATION DES CONDAMNÉS AUX TRAVAUX FORCÉS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Mercredi 9 Novembre 1932, à 15 heures 30

PAR

Félix BOUCLY

Président : M. L. HUGUENEY,

Suffragants } MM. PERCEROU
DONNEDIEU DE VABRES { *Professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU & C^{ie}, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13 (v')

1932

*Tous droits de reproduction, traduction et adaptation, expressément réservés
pour tous pays*

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
TRANSPORTATION DES CONDAMNÉS
AUX TRAVAUX FORCÉS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Mercredi 9 Novembre 1932, à 15 heures 30

PAR

Félix BOUCLY

Président : M. L. HUGUENEY.

Suffragants { MM. PERCEROU
DONNEDIEU DE VABRES } *Professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU & C^{ie}, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13 (v°)

—
1932

*Tous droits de reproduction, traduction et adaptation, expressément réservés
pour tous pays*



BIBLIOGRAPHIE

- Henri (E).** — Etude critique de la transportation en Guyane. Réformes réalisables (Thèse, Paris 1912).
- Léveillé (J).** — La Guyane et la question pénitentiaire coloniale, 1886.
- Mimande (P).** — Forçats et proscrits, 1897.
- Pain (N).** — Colonisation pénale, 1898.
- Brouilhet (F).** — De la transportation, son organisation actuelle et ses résultats, 1899.
- Renard (P).** — Mission en Guyane, 1911.
- Londres (A).** — Au bagne, 1924.
- Meslon (A).** — Comment j'ai subi quinze ans de bagne (1924).
- Declareuil (L).** — Transportation en Droit français (Thèse Toulouse, 1927).
- Péan (Ch).** — Terre de bagne. Préface de Pierre Hamp, 1931.
- Le Boucher (L).** — Ce qu'il faut connaître du bagne, 1931.
- Ollier (Jean).** — Faut-il supprimer la transportation ? (Thèse Paris, 1932).

PÉRIODIQUES

- Revue pénitentiaire et de Droit pénal* : 1887, p. 658 ; — 1895, p. 750 ; — 1909, p. 481, 641, 793 ; — 1924, p. 442, 590 ; — 1925, p. 8 ; — 1930, p. 107, 188.
- Revue internationale de Droit pénal*. **M. Huguency.** — Un projet de dispense de la transportation, 1926, p. 98.
- Revue critique de législation et de jurisprudence*. **A. Henry.** — La suppression de la transportation, 1910-1924, tome 44.
-

DE LA
TRANSPORTATION DES CONDAMNÉS
AUX TRAVAUX FORCÉS

INTRODUCTION

Si la répression des crimes s'est toujours imposée aux sociétés policées, les moyens employés pour l'assurer n'ont pas toujours été les mêmes.

Sous l'influence des idées et des mœurs, ces modes de répression ont subi une évolution particulièrement accentuée au cours des derniers siècles.

C'est ainsi, notamment, que la peine des travaux forcés de notre Code pénal, qui était subie dans les bagnes métropolitains, fut progressivement adoucie jusqu'au 30 mai 1854, date de la loi sur la transportation, si bien qu'à cette époque il était évident qu'elle ne remplissait plus ses fonctions répressives.

M. du Miral, dans le rapport qu'il fit à la Chambre, le 4 mai 1853, sur le projet de loi relatif à la transportation, fixait bien cette nécessité d'adapter le

châtiment à la civilisation de son temps et de son pays.

Voici comment il s'exprimait : « La recherche des
« moyens de répression les plus efficaces, de nos jours,
« en France, a pour cause principale l'état avancé
« de notre civilisation et le caractère particulier de
« nos mœurs.

« Sur notre terre, la brutalité de certains châ-
« timents corporels, pratiqués encore dans le reste de
« l'Europe, est impossible ; elle est repoussée plus
« encore par le respect de la dignité humaine qui nous
« distingue, que par la douceur de nos habitudes.

« Il nous faut donc trouver l'intimidation en
« dehors de la dureté de la peine, ou renoncer à oppo-
« ser aux développements des appétits coupables
« une barrière suffisante ».

Et il croyait avoir trouvé cette peine idéale dans la transportation.

Deux idées essentielles la résument tout entière :

L'une, déjà ancienne, l'utilisation des condamnés
à des travaux publics pénibles ;

L'autre, nouvelle en France : « L'accomplissement
« de ces travaux au delà des mers, cet exil étant rendu,
« la plupart du temps perpétuel par l'obligation de
« séjourner dans les colonies pénales après avoir subi
« la peine ».

L'idée d'utiliser la main-d'œuvre pénale à des tra-
vaux publics, est bien plus ancienne que la transpor-

tation. Les Romains avaient déjà la peine des travaux des mines, la « *damnatio in metalla* » ; leurs galères étaient mues par des esclaves.

Sans même remonter jusque là dans l'histoire, nous trouvons, dans notre ancien Droit, la peine des Galères (1) qui date d'un Edit de 1548 : c'étaient les condamnés, employés à ramer sur les galères royales, qui assuraient le service de la marine.

Plus près de nous encore, le Code pénal de 1791 (Première partie, titre I, article 6) substitua aux galères la « peine des fers ». L'article 6 de ce code énumérait certains travaux auxquels les condamnés pouvaient être employés : « Les condamnés à la peine des fers seront employés à des travaux forcés au profit de l'Etat, soit dans l'intérieur des maisons de force, soit dans les ports et arsenaux, soit pour l'extraction des mines, soit pour le dessèchement des marais, soit enfin pour les autres ouvrages pénibles qui, sur la demande des départements pourront être déterminés par le Corps Législatif ».

On avait déjà songé, à la fin du règne de Louis XIV à employer les galériens en dehors des galères, à des travaux de grande fatigue dans les ports, les hôpitaux maritimes, les arsenaux, etc... C'étaient les « galériens de terre ».

(1) Voyez sur la peine des Galères, MUYART DE VOUGLANS, *Lois criminelles*.

En 1791, par suite des progrès apportés à l'art de la navigation, les galères étaient complètement disparues, la peine des fers constituait le droit commun. On dut grouper les condamnés dans des bâtiments spéciaux : les bagnes, qui furent établis à Brest, Toulon et Rochefort.

Dès le début du ^{xix}^e siècle, ces bagnes sollicitèrent vivement l'attention des criminalistes et des divers gouvernements qui se succédèrent en France.

M. Portal, Ministre de la Marine en 1820 fit un rapport particulièrement remarquable sur la question. Il signalait les principaux inconvénients de ces établissements annexés à nos grands ports militaires. L'exiguïté des locaux dont l'Administration pouvait disposer empêchait une classification des condamnés et mettait ainsi un obstacle invincible à leur amendement. Leur contact quotidien avec les ouvriers et les marins était une cause permanente de corruption. — Enfin, surtout au point de vue de la sécurité publique, cette concentration de criminels causait aux populations voisines de légitimes inquiétudes : de temps à autre, et assez fréquemment, le canon leur révélait qu'un forçat venait de s'évader, événement peu rassurant pour les habitants isolés des campagnes ; chacun s'empressait de faire rentrer ses bêtes et sa famille.

Au début, le régime intérieur était très dur. Les condamnés étaient attachés deux à deux par une

chaîne, même la nuit, ou bien ils traînaient un boulet à leurs pieds.

Les vices de ce système apparaissaient à tous, aussi, entre 1820 et 1848, spécialement, de nombreux ouvrages, des articles de revues, parurent sur le bagne ; qui ne se souvient, par exemple, de l'inoubliable « Jean Valjean » de Victor Hugo ?

On tenta, tout d'abord, quelques réformes de détail : la marque ou flétrissure, application d'une empreinte avec un fer brûlant sur l'épaule droite, fût supprimée en 1832 ; la chaîne, c'est-à-dire la conduite au bagne des condamnés marchant à pied ferrés et liés les uns aux autres, persista jusqu'en 1836 ; ce n'est qu'une ordonnance du 9 décembre de cette année qui décida que le transport s'effectuerait au moyen de voitures cellulaires.

Malgré cela, on finit par reconnaître que les critiques adressées au bagne étaient inhérentes au système et qu'en dépit de toutes les améliorations possibles, on ne pouvait espérer tirer un régime convenable d'une organisation foncièrement vicieuse. On désespérait notamment de trouver le remède à la facilité et au danger des évasions et surtout à l'impossibilité du reclassement des libérés.

Par ailleurs, il fallait bien avouer que les atténuations à la rigueur du régime, qu'on avait réalisées dans un but d'humanité, avaient enlevé à la peine ce qui faisait sa valeur répressive et sa vertu d'intimidation.

Ce n'était donc pas une transformation du bagne, c'était son remplacement qui s'imposait.

Les regards se tournèrent alors vers l'Angleterre qui avait obtenu des résultats assez heureux, bien que de courte durée, du système de la transportation. D'abord, en Amérique, sur la province de Maryland entre 1718 et 1775, puis, après une suspension de douze ans, l'Amérique refusant d'être le réceptacle des criminels de l'Angleterre, en Nouvelle-Hollande ; enfin, à partir de 1788, jusqu'en 1868 en Australie. L'exemple était tentant.

Telles étaient les données du problème en 1854 : d'une part nécessité de supprimer les bagnes métropolitains, d'autre part, succès de la transportation chez nos voisins les Anglais. — Tous, hommes d'Etat comme criminalistes, l'opinion publique elle-même, étaient convaincus de la nécessité de supprimer le bagne métropolitain.

Pour le remplacer, deux solutions seulement étaient possibles : l'emprisonnement ou la transportation. M. de Miral posa clairement la question dans le rapport qu'il fit à la Chambre le 4 mai 1853, il y montrait la nécessité de choisir entre ces deux systèmes, et il se prononçait nettement pour la transportation.

Celle-ci constituait une véritable innovation en France ; la simple expatriation ajoutait déjà quelque chose à la peine des travaux forcés, mais, en outre, les condamnés à moins de huit ans étaient astreints à

résider dans la Colonie pendant une période égale à la durée de leur condamnation ; et les condamnés à plus de huit ans devaient y résider toute leur vie. On espérait ainsi qu'ils pourraient se refaire une vie dans la Colonie, s'y reclasser, enfin, s'y fixer.

Il est intéressant pour nous de connaître les considérations qui avaient amené M. de Miral à cette opinion ; par quels arguments il décida la Chambre à l'y suivre.

Rappelons les paroles mêmes qu'il y prononça :
« Si aujourd'hui on est d'accord pour reconnaître que
« le châtiment a pour base et pour limite la justice et
« l'utilité sociale, qu'il doit procurer à la fois l'expiation du crime, l'amendement du coupable, la préservation de la Société, reste toujours, comme difficile, la recherche des moyens les plus efficaces pour assurer ce triple résultat ».

En ce qui concerne l'amendement et la préservation de la Société, il fixait la situation en quelques lignes :
« L'augmentation croissante du nombre des récidivistes, les crimes graves et répétés commis par des bandes dirigées par des repris de justice, sont venus prouver d'une façon éclatante que nos bagnes étaient des *foyers de corruption* dans lesquels s'organisaient, pour le mal, les associations les plus dangereuses. Devant ce spectacle notre société a été prise d'effroi, elle a repoussé avec horreur les condamnés libérés, moins à cause des faits qui avaient

« motivé leur condamnation, de la flétrissure qui leur
« était imprimée, *qu'à cause de leur corruption notoire* ».

La répression même était insuffisamment assurée :
Par les adoucissements successifs apportés au régime
du bagne (suppression de la chaîne, de la marque, le
boulet et l'accouplement tombés en désuétude) on en
était arrivé à un tel point que les condamnés commet-
taient des crimes dans les maisons centrales, pour être
condamnés à la douceur relative des travaux forcés,
« qui, disait M. de Miral, n'avaient plus de forcé et de
pénible que le nom ».

Pour lui, la transportation devait remédier à tous
ces inconvénients :

« Tels qu'ils sont réglés par la nouvelle loi, ajoutait-
« il, les travaux forcés prennent un caractère plus
« exemplaire, ils constituent une répression plus
« énergique parce qu'ils sont subis au-delà des mers,
« parce que, le plus souvent, ils le sont sans possibilité
« de retour ».

De même en ce qui concerne les libérés :

« La loi nouvelle remédie à ce dernier danger,
« disait-il, par un moyen radical que rien ne peut
« suppléer, ni égaler. La perpétuité de l'expatriation
« qu'elle prononce n'est pas seulement pour la société
« une préservation sans égale, elle est aussi un puis-
« sant moyen d'intimidation ».

L'amendement du condamné lui-même ne saurait
manquer de suivre ;

« En France, le condamné était fatalement voué
« au désespoir et au crime ; aux Colonies, au contraire,
« l'espérance lui est rendue ; il y trouve l'intérêt à
« bien faire, les facilités du travail, les encouragements
« et les récompenses pour le bien. Dans cette société
« nouvelle, loin des lieux où sa faute fut commise, il
« devient un homme nouveau : propriété, famille,
« rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. Dangereux dans la métropole, dans
« la Colonie il est utile. Pour lui, à l'excitation irrésistible du mal succède l'excitation puissante du bien.
« La nouvelle peine est donc incontestablement plus
« moralisatrice ».

On espérait enfin tirer de ce régime quelque avantage au point de vue de la colonisation et atténuer ainsi les nouvelles charges qu'il allait imposer aux finances de l'Etat.

Déjà, dans son message du 22 novembre 1850, Louis-Napoléon, alors Président de la République, avait dit : « Six mille condamnés renfermés dans nos
« bagnes grèvent le budget d'une charge énorme,
« se dépravant de plus en plus et menaçant incessamment la Société. Il me semble possible de rendre la
« peine des travaux forcés plus efficace, plus moralisatrice, moins dispendieuse et plus humaine, en
« l'utilisant au progrès de la colonisation française ».

Le 27 mars 1852, un décret traduisit cette pensée,

ordonnant l'évacuation des bagnes ; peu après, environ deux mille forçats partaient à la Guyane.

Le sort en était jeté.

Deux ans plus tard, la loi du 30 mai 1854 devait légaliser cette situation.

Depuis 1854 la question a fait l'objet de vives critiques, comme jadis celle des bagnes métropolitains; on essaya d'abord d'améliorer la peine par des réformes de détail, décrets de 1891, de 1925 principalement ; malgré tous les efforts, les derniers renseignements reçus montrent que notre transportation reste une honte pour un pays civilisé (1).

Je veux bien admettre qu'il faille faire la part de la littérature dans les nombreuses publications qui ont paru sur le bagne, mais j'invoque le témoignage de M. le Professeur Hugueney qui déclarait, dans la séance de la Société générale des Prisons et de la Législation criminelle du 17 décembre 1924 : « Chez nous, vous connaissez le tableau que M. Albert Londres a tracé du bagne, et tout le monde a proclamé qu'il était resté au-dessous de la vérité ».

Ce qu'a dit M. le Professeur Hugueney, d'Albert Londres, peut tout aussi bien être dit du livre de M. Charles Péan ou de M. L. Le Boucher ; que ceux qui en doutent lisent ces livres et ils seront édifiés.

(1) ALBERT LONDRES, *Au bagne*, 1924 ; *Terre de bagne*. CH. PÉAN, enseigne à l'Armée du Salut, 1928 ; *Ce qu'il faut connaître du bagne*, par L. LE BOUCHER.

Ces dernières enquêtes ont remis la question à l'ordre du jour, celle-ci a suivi jusqu'ici une évolution analogue à celle que subit la question des bagnes métropolitains au cours du ^{xix}^e siècle ; après l'échec des réformes de détail entreprises et les critiques à peu près unanimes qu'elle a encourues, il est permis d'espérer qu'elle arrivera aussi à maturité ; on reconnaîtra enfin l'inhérence des vices de cette constitution, on ne cherchera plus à l'améliorer, on la remplacera.

Je me propose de démontrer les défauts du système ; il ne s'agira pas d'une vaste enquête ou d'un reportage de grande envergure, ouvrage pour lequel je ne serais pas qualifié, mon œuvre sera plus modeste, je me contenterai de puiser un peu aux sources autorisées, émanant d'hommes qui rapportent non ce qu'on dit, mais ce qu'ils ont vu ; et j'essaierai ainsi de décrire comment est effectivement subie la peine des travaux forcés, ce qui est, je crois, beaucoup plus intéressant que les réglementations parfois inapplicables qui peuvent la régir.

Après cet exposé, j'essaierai de montrer que la loi de 1854 a complètement manqué son but et qu'elle est indéfendable ; pour cela, j'examinerai son insuffisance à réaliser les diverses fins qu'elle devrait remplir, pour constituer une peine satisfaisante dans l'état actuel des idées et des mœurs : la répression des crimes et l'intimidation de ceux qui seraient tentés

d'en commettre, l'amendement des condamnés et la préservation de la Société.

Je montrerai enfin que, même au point de vue de la Colonisation la transportation a été très loin d'avoir les avantages qu'on en attendait.

Après avoir démontré l'échec complet du système, j'envisagerai une solution, en essayant de prouver que son adoption constituerait un progrès certain à chacun des points de vue choisis comme cadre de ma critique.

En face de cette supériorité évidente, il ne me restera plus alors qu'à souhaiter que le mouvement déjà engagé trouve son aboutissement rapide dans l'adoption par le Parlement de la solution proposée.

PREMIÈRE PARTIE

Exécution de la peine des travaux forcés sous le régime de la transportation

C'est une condition essentielle pour une peine de bien assurer la répression, c'était d'ailleurs un des soucis du Législateur de 1854, ainsi qu'en témoignent les paroles que M. de Miral prononçait dans son rapport à la Chambre.

« Tels qu'ils sont réglés par la nouvelle loi, les « travaux forcés constituent *une répression plus énergique* parce qu'ils sont subis au-delà des mers, « parce que, le plus souvent, ils le sont sans possibilité « de retour ».

Si ce seul fait de l'expatriation outre-mer constituait une pénalité suffisante, on aurait en effet découvert une peine idéale, en ce qu'elle assurerait la répression sans vaine cruauté.

Le Législateur de 1854 a peut-être eu cette illusion autrefois, mais depuis, on a dû se rendre compte qu'il en était tout autrement et que le choix du lieu d'exécution de la transportation des condamnés aux

travaux forcés, était d'une importance primordiale pour leur conserver leur véritable caractère et leur place dans la hiérarchie des peines.

ARTICLE PREMIER

Choix des lieux d'exécution

La Loi de 1854 n'avait pas réglé les lieux de transportation, elle avait abandonné ce soin au pouvoir exécutif ; son article premier était ainsi conçu :

« La peine des travaux forcés sera subie, à l'avenir, « dans des établissements créés par décret de l'Empereur, sur le territoire d'une ou plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie ».

Le décret du 27 mars 1852 avait choisi la Guyane, mais, en 1863, devant la mortalité véritablement excessive, on désigna la Nouvelle-Calédonie comme nouveau lieu de transportation.

C'était déjà reconnaître que la rigueur de la peine ne devait pas consister dans l'insalubrité du pays, aussi on n'envoya plus en Guyane que les condamnés arabes, noirs ou asiatiques, présumés plus résistants au climat de cette colonie.

Mais la Nouvelle-Calédonie avec son admirable climat, ses montagnes pittoresques et ses vallons fertiles, devint le paradis rêvé des forçats à tel point qu'une loi dût intervenir le 25 décembre 1880, pour décider que les criminels condamnés aux travaux

forcés pour crimes commis dans les prisons subiraient leur peine dans ces prisons ; cette mesure s'était imposée absolument, car les prisonniers commettaient des attentats sur la personne de leurs gardiens, pour partir « à la Nouvelle ».

A la suite d'une mission officielle à la Guyane de M. Léveillé, en 1884, mission dont il rapportait l'impression qu'on s'était trompé en réservant cette colonie aux forçats exotiques, une mesure très importante fut prise : les décrets du 16 novembre 1889 et du 4 septembre 1891, confièrent à l'Administration le soin de désigner, après avis de la commission permanente pénitentiaire, la Colonie dans laquelle serait envoyé chaque condamné ; on partait de cette règle, que les criminels dangereux, ceux qui ont été déjà plusieurs fois condamnés, ceux enfin qui ne laissent aucun espoir d'amendement, seraient dirigés sur la Guyane, tandis que la Nouvelle-Calédonie serait plus particulièrement réservée aux condamnés primaires et aux individus dont on pouvait espérer le relèvement. Ce système fut de courte durée.

Depuis 1897, tous les forçats sont envoyés à la Guyane, les envois en Nouvelle-Calédonie ont été définitivement suspendus, conformément à un vœu du Conseil général de la Colonie, basé sur la constatation que : « la mauvaise main-d'œuvre chasse la bonne ».

Ajoutons, pour mémoire, que le pénitencier établi

à Obock pour les condamnés arabes, indiens, africains, annamites et chinois, fut supprimé par décret du 11 août 1895 : à ce moment il recevait surtout des transportés arabes qui, transplantés en pays musulman, y trouvaient de grandes facilités d'évasion. — Depuis le 1^{er} décembre 1888, les forçats d'origine annamite et chinoise n'y étaient plus envoyés, mais étaient dirigés sur le Gabon. Un décret du 1^{er} octobre 1899 supprima même cette dernière colonie pénitentiaire où la mortalité des asiatiques qu'on y envoyait était énorme.

Bref, aujourd'hui, sauf l'exception négligeable de l'Indo-Chine et de nos possessions africaines autres que l'Afrique du Nord, où la peine des travaux forcés est subie sur place sous le nom « d'emprisonnement perpétuel ou à temps », on peut dire que notre seul bagne est celui de la Guyane dont la triste réputation d'insalubrité constitue un des éléments les plus importants de la répression.

Que conclure de cette évolution dans le choix des lieux de transportation ?

On constate qu'on a eu le souci de rechercher une colonie saine, où on put faire exécuter aux condamnés, suivant le principe même de la peine, des travaux pénibles.

La seule colonie qui ait rempli ces conditions, la Nouvelle-Calédonie, s'est révélée trop douce ; la peine perdait le caractère répressif qui lui est néces-

saire ; par ailleurs, il faut ajouter que, dans un pays aussi heureux, la population libre n'a pas tardé à faire entendre sa voix pour demander la suspension des envois de condamnés.

Ainsi, après en avoir reconnu les vices, on s'est trouvé dans l'obligation de revenir au bagne de la Guyane, admettant ainsi implicitement qu'on ne pouvait donner à la transportation un caractère répressif suffisant sans la faire subir sous un ciel meurtrier ; le moins qu'on puisse dire de son climat, en effet, c'est qu'il est trop pénible pour permettre le travail effectif des Européens.

En 1927, le pourcentage de la morbidité à Cayenne ressortait à 75 %. A St. Laurent ce coefficient est de 113,94 % (ce qui prouve que les mêmes individus ont été plusieurs fois malades dans la même année). Quant à la mortalité, elle est considérable.

M. Pierre Hamps, dans la préface du livre de M. Ch. Péan, enseigne à l'Armée du Salut (1) note « depuis 1854 qu'on envoie à la Guyane deux convois de condamnés par an, 1.000 à 1.100 hommes, l'effectif du bagne ne dépasse pas 6.000. Calculez la table de mortalité. Moyenne de vie des forçats au pénitencier : cinq ans ».

Et cela malgré les efforts entrepris, les hôpitaux installés dont dispose l'Administration pénitentiaire.

(1) *Terre de Bagne*, CH. PÉAN, p. 10.

M. le Boucher (1) qui critique le bagne avec la plus complète impartialité, affirme même que les forçats malades reçoivent les soins nécessités par leur état.

Je ne pourrais mieux faire, pour donner une idée de ce climat, que citer un passage extrait de la thèse soutenue à Paris en 1912 par M. Henry, qui était alors Inspecteur des Colonies et parlait d'expérience, étant allé à la Guyane.

« A la différence de celui de la Nouvelle-Calédonie,
« le climat de la Guyane est très dur à supporter pour
« les Européens, surtout quand ils doivent travailler
« au soleil, et en particulier s'ils sont astreints à des
« travaux de terrassement. Tous les pénitenciers et
« camps sont situés entre le 4^e et le 6^e degré de latitude
« nord ; à cette faible distance de l'équateur, la tem-
« pérature est donc très chaude, mais elle est, en outre,
« fort humide, car la Guyane est l'un des pays du
« monde où il pleut le plus, et cette humidité est plus
« débilitante encore que la grosse chaleur. Si l'on
« ajoute que le paludisme sévit partout, mais plus
« particulièrement au Maroni, que la lèpre, la tuber-
« culose, la diarrhée chronique, la dysenterie et le
« scorbut sont fréquents, que la fièvre jaune fait
« de temps à autre son apparition, il sera difficile
« de penser que la Guyane constitue, comme on l'a

(1) *Ce qu'il faut connaître du bagne*, L. LE BOUCHER.

« dit de la Nouvelle-Calédonie, une sorte de Paradis
« pour les transportés.

« En réalité, il est impossible de n'être point frappé
« de la mine hâve, des joues creuses et de l'aspect
« anémié que présentent presque tous les forçats après
« quelque temps de séjour à la Guyane et qui forment
« un contraste pénible avec l'air de santé et l'appar-
« rence robuste qu'ont bon nombre d'entre eux lors-
« qu'ils débarquent dans la colonie. Pour certains, il
« est vrai, un organisme taré ou épuisé par le vice et
« l'alcool, offre à la maladie une proie facile, mais il
« faut avouer que, pour la grande majorité, la déché-
« ance physique n'est aussi rapide, qu'en raison du
« climat, de la mauvaise alimentation, et enfin d'une
« hygiène insuffisante ».

Voici du reste comment concluait M. Henry sur ce point :

« On peut donc admettre que chaque année la
« mort frappe plus d'un dixième de la population
« pénale de la transportation. Cette constatation faite,
« il faut reconnaître que ce n'est pas sans vraisem-
« blance, surtout en ce qui concerne le Maroni, qu'il a
« été répété à maintes reprises que les forçats étaient
« expédiés « en consommation » à la Guyane, où le
« climat avait bientôt fait de venir à bout des consti-
« tutions les plus robustes et qu'ainsi la trans-
« portation n'était qu'une condamnation à mort
« différée, le travail manuel sous les tropiques faisant

« l'office de « guillotine sèche ». Cette affirmation, « ainsi généralisée est peut-être trop absolue, mais il « est certainement permis de dire que la transporta- « tion en Guyane condamne trop souvent à la « peine « accessoire de mort », par l'insalubrité du climat, « nourriture insuffisante et mauvaise hygiène, les « hommes qui l'ont encourue. Et, à ce point de vue, « l'expiation devient, en fait, beaucoup plus rigou- « reuse que ne l'avait pensé le législateur de 1854 ».

Il faut donc bien reconnaître que le climat s'est, en fait, imposé comme l'élément principal de la répression.

ARTICLE II

Conditions matérielles d'existence

Sans doute, le climat, à lui seul, ne constitue pas la peine, la population libre comprend bien des Européens, mais, pour conserver la santé dans un tel pays, il faut des conditions d'existence particulièrement bonnes, lesquelles se sont révélées irréalisables pour les condamnés.

Il est nécessaire de conserver une certaine rigueur dans l'exécution, si l'on veut éviter le retour aux excès des années 1890 avec le « Paradis » de la Nouvelle-Calédonie, aussi, à l'indulgence exagérée de l'administration pénitentiaire aux débuts de la transportation succédèrent les décrets de 1891 qui retombèrent dans une sévérité excessive, heureusement un peu palliée dans la pratique.

M. Henri, partisan convaincu du maintien de la transportation, préconisait dans sa thèse en 1912 des améliorations du régime ; les décrets de 1925 constituent certainement un progrès dans cette voie, mais ils montrent encore l'impossibilité de faire de la transportation une véritable peine, qui assure une répression suffisante tout en restant humaine.

Il est évident que pour travailler pendant plusieurs heures au soleil torride et sous les pluies diluviennes de ce pays, il faut un minimum d'alimentation et d'habillement.

En ce qui concerne l'habillement, les vêtements alloués par l'arrêté du Gouverneur de la Guyane du 25 novembre 1889 seraient à la rigueur, suffisants, mais on pourrait chercher vainement les transportés qui les possèdent au complet. La plupart vont nus pieds ; quand on leur donnait des chaussures, ceux qui en avaient les vendaient ; de sorte qu'aujourd'hui, ils doivent travailler dans les marais, exposés aux piqûres des animaux de ces pays tropicaux. Le plus souvent, n'ayant pas de vêtements de rechange, ils doivent garder, même la nuit, leurs vêtements mouillés de sueur et de pluie.

On conçoit fort bien l'influence de tout cela sur la mortalité excessive de ce pays, on la conçoit encore mieux quand on connaît le règlement de la journée du forçat :

Le forçat, levé à 5 heures du matin, reçoit avant son travail, du café noir sans pain (il est prévu une ration journalière de 17 grammes de café vert et 17 grammes de sucre) ; c'est avec cela qu'il part travailler sur les chantiers, en plein soleil, pendant quatre heures : de 6 heures à 10 heures.

Il reçoit alors un peu de viande et un légume sec, ensuite il fait la sieste jusqu'à 1 heure.

Puis le travail reprend jusqu'à 17 heures, heure à laquelle est distribué le repas du soir : une soupe au saindoux et des légumes.

Il est intéressant de connaître la ration journalière du forçat : en principe 750 grammes de pain, en fait 500 grammes ; — 250 grammes de viande qui ne constituent pas plus de 90 grammes de viande mangeable, — 100 grammes de légumes, 8 grammes de graisse, 12 grammes de sel.

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux des bagnards de la Métropole avant 1854, on constate que, malgré les rigueurs du climat, le forçat de la Guyane est infiniment moins bien nourri, encore les bagnards métropolitains trouvaient-ils à la cantine du lait, du beurre, des basses viandes, du poisson, du fromage, des fruits ; les forçats de la Guyane sont réduits à user de moyens extra-réglementaires pour assouvir une faim dont on peut dire littéralement qu'ils souffrent.

M. Henry s'élevait déjà contre cette alimentation défectueuse ; depuis, vingt ans ont passé et, malgré les décrets de 1925, les forçats sont toujours aussi mal nourris.

Ils ne doivent même pas avoir d'argent sur eux ; en fait, ils en ont tous : le fameux « plan » (mot tiré de planquer - cacher), leur permet de le soustraire aux investigations des gardiens : c'est un cylindre de métal, qu'ils cachent... dans leur intestin et où ils

dissimulent l'argent qu'ils ont pu se procurer. On peut s'étonner de cette possibilité qu'ils ont d'en acquérir ; un de leurs principaux moyens nous est signalé par tous ceux qui sont allés à la Guyane, il est dû à la tolérance des surveillants ; c'est la vente d'objets volés ou de leur fabrication, aux voyageurs, à l'arrivée des petits paquebots qui font le service entre les îles : cette tolérance est d'autant plus blâmable que les matières premières servant à la fabrication de ces objets sont généralement dérobées à l'Administration et que, d'autre part, la principale utilisation de cet argent, c'est l'évasion, le seul espoir des condamnés. Les sommes qu'ils détiennent ont aussi, il est vrai, un autre usage : c'est le jeu, distraction peut-être inattendue dans un tel enfer, mais il faut savoir que la journée du forçat n'est terminée qu'officiellement à 17 heures ; en fait, une autre partie de leur vie commence alors. Après le repas du soir, ils sont enfermés dans leurs cases, sous la garde d'un surveillant, garde bien théorique, d'ailleurs. Le surveillant ne peut être enfermé dans la case ; tous ceux qui ont passé quelque temps à la Guyane affirment que, la nuit, nul ne saurait s'y hasarder, sinon il n'en ressortirait pas vivant. Le surveillant doit donc se borner à faire des rondes devant chaque case bien fermée, il interviendrait seulement si un forçat essayait de sortir.

Jusqu'au lendemain matin donc, à l'intérieur des cases, c'est la liberté, il faut même dire : la licence.

Chaque case reçoit 30 à 60 condamnés, parfois même davantage. On ne peut s'imaginer à quel niveau de turpitude et d'avilissement ils tombent : comme le disait M. Francis Brouilhet dans son livre : *De la transportation* (1899) « cette promiscuité nivelle toutes les moralités en les abaissant au niveau le plus bas ».

Sans parler des projets d'évasion qui s'élaborent à ce moment, ainsi que des complots et mutineries, de longues parties de cartes s'y organisent. Sans doute, l'électricité est éteinte à l'heure du couvre-feu : sans doute, les forçats sont fouillés et ne peuvent avoir ni lampe ni couteau, mais on peut confisquer ces objets quand on les découvre ; le lendemain, ils en ont d'autres.

Observons à ce sujet l'existence de la « camelote » qui, à l'origine, désignait seulement le trafic, dont nous avons parlé, des bibelots fabriqués par les forçats. Aujourd'hui, cette dénomination s'applique à un commerce illicite bien plus étendu : les condamnés employés à l'Hôpital, au magasin des subsistances, chez les officiers et fonctionnaires de l'Administration pénitentiaire, en profitent pour se procurer gratuitement des denrées et objets qu'ils revendent facilement tant à leurs congénères qu'aux libérés : vêtements, viandes, légumes, vin, outils, etc...

On comprend ainsi que, grâce à ce trafic, les condamnés arrivent à se procurer ce qu'ils désirent, on voit aussi la nécessité du « plan ».

Quoiqu'il en soit, les joueurs enfermés dans la case commune, assis « en tailleur » se groupent autour des « boîtes à sardine » lanternes sourdes primitives, et les parties vont leur train ; on joue sérieusement.

On conçoit quelles passions du gain s'allument dans une telle ambiance : la confiance ne règne pas, ils s'épiënt tous les uns les autres ; chacun a son couteau à cran d'arrêt et, aussitôt repéré, le tricheur est exécuté. Jamais le meurtrier ne sera connu car le dénonciateur serait jugé par ses pairs et succomberait à son tour par le poison ou par le fer. — Aux cris de celui qu'on égorge les surveillants essaient parfois d'intervenir, mais c'est bien rare et d'ailleurs toujours trop tard.

Le jeu n'est pas toujours à l'origine de ces meurtres, des passions bien plus honteuses ravagent les bagnes : nous voulons parler des mœurs inavouables qui y règnent. Voici comment s'exprime M. L. Le Boucher, sur ce chapitre :

« Le fort tend toujours à protéger le faible. Cet
« instinct, au bagne, s'aggrave de la particularité
« suivante : Les forçats n'ont plus de femmes depuis
« que celles-ci ne sont plus envoyées en Guyane.
« Or, la nature impérieuse impose ses exigences.
« Ainsi se créent de véritables unions avec tout leur
« cortège passionnel. Il arrive aussi que d'anciens
« souteneurs de nos boulevards extérieurs conti-
« nuent leur commerce habituel. Comme ils n'y trou-

« vent pas de malheureuses à exploiter, ils se contentent de « faire travailler »... leur « protégé ». Ces « victimes du bagne sont surnommés « pantriaux », « leurs exploiters sont « les macques ».

Il y a là une aggravation de la peine véritablement imposée ; elle existe déjà d'ailleurs, dans les cages du « La Martinière », le navire qui a succédé au « Loire » pour le transport des forçats à la Guyane.

Faisons encore appel à des plumes plus évocatrices que la nôtre pour parler de ces turpitudes ; voici ce qu'écrivait M. J. Carol dans son reportage *Le Bagne* au retour de la Nouvelle-Calédonie.

« Un condamné qui entre au bagne, s'il est jeune
« ou s'il a seulement gardé quelque fraîcheur de traits,
« est une proie toute désignée à la convoitise des
« anormaux. Ceux-ci débudent par des cajoleries,
« mais comme ils sont presque toujours assez mal
« reçus (disons-le à l'honneur de notre jeunesse
« criminelle) ils emploient bientôt les menaces, quand
« les procédés d'intimidation restent infructueux, ils
« ont recours aux grands moyens : une décoction d'un
« narcotique quelconque, savamment dosé et administré par surprise, place le sujet dans un parfait
« état de passivité et, de ce moment-là, il est perdu ».

Les procédés sont souvent plus violents ; M. L. Beauchet, professeur de législation coloniale à la Faculté de Nancy écrivait :

« C'est qu'il est terrible le joug de cette sorte

« de franc-maçonnerie du bagne, puissance absolue
« qui contraint à croupir dans le vice ceux mêmes qui
« seraient désireux d'en sortir. **Malheur** au pauvre
« être isolé au milieu de 30 ou 40 misérables, et qui
« ne veut pas faire comme les camarades, qui s'obstine
« à conserver quelques sentiments honnêtes et qui
« veut travailler plus que les autres ! On l'accable
« d'injures et de quolibets infâmes, on lui fait subir
« des brimades monstrueuses, on lui vole ou déchire
« ses hardes, on lui cache, on lui prend les outils
« dont il est responsable, on joue sous ses yeux des
« scènes d'immoralité les plus révoltantes sans que les
« surveillants se doutent de rien. S'il se plaint, il
« risque d'avoir la poitrine trouée d'un coup de cou-
« teau, et le coupable, s'il peut être soupçonné, ne
« pourra presque jamais être confondu.....».

Voilà donc encore un élément de la répression sur lequel le législateur n'avait pas compté. L'Administration a bien tenté un effort dans la voie de la séparation des condamnés pour la nuit, en permettant à certains d'entre eux qui avaient fait preuve de bonne conduite, de s'installer dans des huttes ou « carbets » qu'ils construisaient eux-mêmes.

Mais ce système ne peut être pratiqué partout, d'autre part, il faudrait qu'il intervienne dès le début de la peine, sans attendre les preuves de bonne conduite, car c'est surtout à ce moment là que l'isolement est nécessaire.

ARTICLE III

Régime disciplinaire

C'est surtout ici que se sont portés les efforts de l'Administration depuis 1854. Ce fut le principal objet des décrets de 1891 et de 1925 et on doit reconnaître qu'à ce point de vue, on a fait une réelle tentative d'organisation.

Chaque condamné à un « dossier de transportation » divisé en trois parties : judiciaire, pénitentiaire et sanitaire.

La partie judiciaire comprend les renseignements relatifs à l'état civil et familial du condamné, à sa profession et à ses aptitudes au travail, l'extrait de son arrêt de condamnation, une notice individuelle du Parquet comprenant la situation pénale, les antécédents du condamné et l'analyse des faits qui ont servi de base à sa condamnation, enfin, les avis motivés du Président des Assises et du représentant du Ministère public qui a personnellement requis la condamnation, sur la situation morale du condamné, les espoirs d'amendement dont il est susceptible et l'indication de la classe à laquelle il paraît opportun de l'affecter pour l'exécution de sa peine.

La partie pénitentiaire constituée par la direction de l'établissement pénitentiaire où est détenu le condamné, contient les renseignements circonstanciés sur la profession ou le métier exercé par le condamné dans l'établissement, le genre de travaux auxquels il convient de l'affecter, suivant son aptitude, ses antécédents et ses forces physiques, sa conduite dans les établissements pénitentiaires.

La partie sanitaire porte sur la santé, les forces du condamné, les infirmités, les maladies contagieuses dont il peut être atteint. Elle renseigne sur ses aptitudes, sa possibilité d'exercer sa profession habituelle et, en cas d'impossibilité, sur le genre de vie, les occupations ou les métiers compatibles avec son état physique.

Ce dossier permet à « la Commission de Classement » établie au Ministère de la Justice, de faire une répartition des condamnés qui devrait éviter les promiscuités fâcheuses; car, aux termes du décret, l'Administration doit prendre soin de ne pas mélanger les classes ainsi établies.

Ce classement qui, au point de vue théorique, paraissait excellent, n'a pas donné les résultats pratiques escomptés, les vices qui étaient dus à la promiscuité de tous les condamnés, se rencontrent dans chacune des classes; d'autre part, les nécessités de l'organisation du travail, ne permettent pas d'empêcher tout contact entre les forçats des diverses classes. — Les

dernières enquêtes (Ch. Péan — Jean Normand) sont encore très probantes à ce sujet.

Une autre utilité de ce dossier c'est de permettre l'établissement, pour chaque condamné, d'un livret individuel indiquant son état civil, son signalement, sa situation de famille et reproduisant même un extrait de son casier judiciaire. Chaque mois on inscrit en outre sur ce livret les renseignements relatifs à sa conduite ou à son travail, ainsi que les récompenses ou les punitions dont il a été l'objet.

La situation du condamné n'est, en effet, pas figée, telle qu'elle est établie à son arrivée à la Colonie ; 2^e ou 3^e classe, suivant la décision de la commission du classement. Il y a trois classes et la principale récompense de la bonne conduite, c'est le passage à la classe supérieure. En effet, le traitement des condamnés n'est pas le même pour les trois classes. Les transportés de la troisième classe sont les plus durement traités, affectés aux chantiers les plus ingrats, ils doivent travailler en silence.

Normalement, seuls ceux qui appartiennent à la première classe peuvent être compris dans les propositions de remise, de réduction de peine ou de libération, présentées au Président de la République ; ce n'est qu'à titre exceptionnel, pour des actes de courage et de dévouement que ces mesures peuvent comprendre les condamnés de 2^e et 3^e classe.

D'autre part, les transportés de 1^{re} et 2^e classe

dont la conduite a été satisfaisante pendant six mois au moins, peuvent bénéficier de l'assignation individuelle, c'est-à-dire être employés chez les habitants de la Colonie.

Enfin, les transportés de la première classe, les mieux notés, peuvent même obtenir une concession industrielle ou agricole.

Ces passages à la classe supérieure, de même que les renvois à la classe inférieure, qui sont également possibles, sont prononcés par décision du Gouverneur, après avis du Directeur de l'Administration pénitentiaire, « la commission disciplinaire ayant été préalablement « consultée » (art. 9 et 11 du décret du 18 septembre 1925).

Des limites de temps sont aussi prévues pour la progression vers la première classe : 2 ans pour passer de la 3^e à la 2^e : 2, 3, ou 4 ans pour passer de la 2^e à la première, suivant la durée de la condamnation.

L'article 13 du même décret prévoit la possibilité de bons supplémentaires de denrées, pour récompenser le travail et la bonne conduite, mais il est difficile de compter sur l'application de cette mesure, étant donné le « coulage » dû à la surveillance insuffisante.

On a vu que la régression vers les classes inférieures sanctionnait les fautes graves ou seulement la mauvaise conduite persistante ; il existe en outre d'autres peines disciplinaires. Il n'est évidemment plus question des anciennes peines corporelles comme

la bastonnade qui était donnée avec une corde goudronnée sur les reins nus. On a eu un souci d'humanité, plus que cela, d'hygiène et d'équité ; les décrets de 1925 ont essayé de garantir les condamnés contre l'arbitraire d'un surveillant mal disposé.

La simple boucle peut être utilisée, à titre exceptionnel, par mesure de sûreté, mais seulement pour le temps strictement indispensable, encore l'agent qui a puni doit-il en référer immédiatement à son chef hiérarchique qui avisera le Directeur de l'Administration pénitentiaire.

A part cela, les seules punitions disciplinaires sont la prison de nuit, et la cellule (art. 14 du décret du 18 septembre 1925), qui ne peuvent être infligées que par la Commission disciplinaire (art. 23). Les surveillants ne peuvent prononcer de punition ; ils peuvent seulement (art. 21) « dans l'intérêt de l'ordre et de la discipline, faire arrêter et mettre provisoirement en prison ou isoler le délinquant », mais toujours à condition d'en rendre compte immédiatement à l'autorité supérieure.

Les condamnés punis de prison de nuit sont enfermés isolément après le repas du soir et sortent de prison le matin, au lever, pour se rendre au travail. Cette punition ne peut excéder quinze jours.

Ceux qui sont punis de cellule ne prennent pas part au travail en commun dans la journée, ils sont incarcérés isolément et ont une tâche déterminée à

faire en cellule. Ils sont réunis dans un préau pendant une demi-heure, matin et soir, pendant ce temps, ils doivent marcher à la file et en silence. Le maximum de la peine est fixé à trente jours ; si le même condamné devait subir plusieurs punitions de cellule de suite, on devrait laisser un intervalle de 15 jours entre chaque période de 30 jours. Il est également prescrit une visite médicale des cellules tous les huit jours, pour interrompre la punition si l'état de santé du condamné l'exigeait.

Toutes ces précautions sont exigées par le climat de la Guyane dont la rigueur se fait encore plus sentir pour les punis enfermés seuls dans des cachots humides et sombres.

Naturellement, pendant toute la durée des punitions, les bons supplémentaires de denrées sont supprimés.

Enfin, il faut signaler que les condamnés de 3^e classe, dont la conduite ne s'améliore pas et sur qui les sanctions énumérées ci-dessus restent sans effet, peuvent même descendre, si l'on peut dire, au-dessous de la 3^e classe ; mais ici encore, l'intervention de la Commission disciplinaire est nécessaire :

Il y a d'abord des quartiers spéciaux dits « camps disciplinaires », où ces condamnés sont astreints aux travaux les plus pénibles, et où ils sont complètement séparés des autres forçats (Camp de Charvin). Pour eux, la peine de cellule peut s'élever à 60 jours.

Si ce stage s'avère encore insuffisant, le condamné est classé dans les incorrigibles et transféré aux Iles du Salut où tout contact avec les autres transportés est impossible et d'où l'évasion est à peu près impraticable : « le bagné même n'en veut plus ».

Bref, sur ce terrain, l'Administration centrale a beaucoup fait, malheureusement, elle est loin, la surveillance insuffisante due surtout aux difficultés de recrutement du personnel ne permet pas l'application absolue des mesures prises ; aussi bien, prenons seulement acte de ce vice contre lequel on ne peut rien, ce n'est pas sur ce point que porteront nos critiques.

ARTICLE IV

Régime pénal

En dehors de ces simples inobservations du règlement, les transportés, malgré les restrictions imposées à leur liberté, commettent parfois, des délits, voire même des crimes. Nous avons vu qu'il n'était pas rare de retrouver, le matin, dans les cases, un cadavre de condamné, un couteau entre les deux épaules. Il a fallu organiser la répression ; ce sont les tribunaux maritimes spéciaux, établis dans la colonie, qui sont compétents (1), survivance du temps où les Colonies dépendaient du Ministère de la Marine. — La procédure est celle qui est prévue au Code de justice militaire pour l'armée de mer. Le recours en révision contre ces jugements est possible ; ainsi que le recours en cassation.

Les pénalités applicables sont la mort, la réclusion cellulaire pendant six mois au moins et cinq ans au plus, l'emprisonnement pour le même temps (2).

Les condamnés à la réclusion cellulaire sont isolés

(1) Décret du 4 octobre 1883.

(2) Décret du 5 octobre 1889, modifié par le décret du 18 septembre 1925.

complètement jour et nuit, pendant les trois premiers mois de la peine, mais ils sont tout de même astreints au travail dès ce moment ; à partir du 4^e mois, ils reprennent le travail en commun, mais en silence.

Les condamnés à l'emprisonnement ne sont isolés que la nuit. Pendant le jour, enfermés dans un établissement fermé, ils travaillent en commun sans être tenus au silence. Le refus de travailler entraîne, après sommation, la réclusion cellulaire pour les condamnés à perpétuité, et seulement l'emprisonnement pour les condamnés à temps.

Quant à la peine de mort, elle s'exécute, comme en France, par la guillotine. Tous les condamnés y assistent à genoux, chapeau bas, entourés de surveillants militaires avec les fusils armés et abaissés ; scène impressionnante et d'excellent exemple. — Cette peine est très redoutée des forçats, car le Président de la République a délégué son droit de grâce au Gouverneur et la sentence du Tribunal maritime est vite exécutée, ce qui inspire une crainte salutaire aux forçats. Notons que cette peine est appliquée non seulement aux crimes prévus par les lois pénales en vigueur, mais aussi à tout condamné coupable de voies de fait sur un fonctionnaire quelconque de l'Administration pénitentiaire.

Il convient enfin de signaler un crime spécialement puni au bagne et commis fréquemment : l'évasion ; l'article 7 du décret du 18 septembre 1925 décide :

« Est réputé évadé, tout individu qui s'est éloigné
« sans autorisation du lieu où il est détenu ou em-
« ployé, sans avoir reparu douze heures après la cons-
« tatation de sa disparition ». Le plus souvent, ce
crime est puni d'une nouvelle peine de travaux forcés
ou de la réclusion cellulaire s'il s'agit de condamnés à
perpétuité.

Cela ne suffit d'ailleurs pas pour les enrayer, pas
plus que le feu de salve qui est déclenché à la première
alerte, pas plus que les dangers de la forêt : les intem-
péries, la faim, les fauves, les périls de la rivière
Maroni avec ses requins, ou simplement les multiples
chances d'échec.

Les récits d'évasions manquées sont innombrables.
On estime que le chiffre annuel des évasions oscille
entre 500 et 800 ; là-dessus, au dire de M. L. Le
Boucher (1), « la moyenne des évasions définitives
« s'établit annuellement autour de 150 et l'on entend
« par évasion définitive, celle qui a amené la dispa-
« rition du forçat. Cela ne veut pas dire qu'il ait
« réussi à gagner un pays étranger ou la métropole :
« les requins et les fauves de la forêt guyanaise ou
« seulement la faim en ont englouti le plus grand
« nombre ».

Quoi qu'il en soit, au total, ce régime pénal est
assez satisfaisant et on ne pouvait en établir un plus

(1) *Ce qu'il faut connaître du bagne*, p. 82.

efficace, la civilisation et les mœurs actuelles s'opposant au maintien des anciennes peines de bastonnade ou mutilations corporelles. — Bornons-nous à regretter que les prescriptions réglementaires ne soient pas strictement appliquées, et signalons notamment que les condamnés à l'emprisonnement sont enfermés dans des prisons communes, dites « blockaus » au lieu d'être isolés.

Mais on se heurte encore ici à une impossibilité matérielle ; leur peine consiste surtout à travailler plus longtemps que les autres forçats, et à être privés de toute gratification en nature. — Par ailleurs, la réclusion cellulaire est rigoureusement exécutée, aussi elle est très redoutée, mais son utilisation sous un tel climat doit être très limitée pour rester humaine.

Nous nous permettrons, enfin, de déplorer que les évasions soient aussi sévèrement punies : Elles ne dénotent pas un si grand degré de perversité morale ; et elles ne constituent pas un si grand danger pour la colonie, étant donné, surtout comme on l'a vu, la rareté des évasions définitives : la plupart du temps le condamné est repris (des indigènes se font chasseurs d'homme pour toucher une prime) ; ou bien, tout simplement, il revient de lui-même, attiré par la faim.

ARTICLE V

Les libérés

Le décret du 4 octobre 1889 dispose que les libérés qui se seraient rendus coupables d'évasion, sont aussi justiciables des Tribunaux maritimes.

Qu'est-ce à dire ? Comment peut-on parler d'évasion pour des libérés ? Ces deux termes semblent contradictoires ; pourtant le texte est formel.

Nous sommes ainsi amenés à parler d'une disposition spéciale de la loi du 30 mai 1854, l'article 6, qui n'a jamais été abrogé :

« Tout individu condamné à moins de huit années
« de travaux forcés sera tenu, à l'expiration de sa
« peine, de résider dans la Colonie pendant un temps
« égal à la durée de sa condamnation ». — Si la peine
« est de huit années, il sera tenu d'y résider pendant
« toute sa vie..... ».

Les libérés sont ces forçats qui ont achevé leur peine, mais qui néanmoins sont tenus de demeurer dans la colonie. En principe, ils sont libres d'y circuler exception faite pour certains centres dont l'accès leur est interdit par arrêté du Gouverneur. A ce sujet, il convient de signaler que l'interdiction qui leur est faite de séjourner à Cayenne (borne du kilomètre 12) est beaucoup trop générale, d'autant plus qu'au moins

pour certains d'entre eux, c'est surtout là qu'ils trouveraient du travail. — Du jour au lendemain, ils doivent s'occuper à trouver leur subsistance, l'Administration les remet en liberté, en leur donnant tout juste : « un pantalon bleu, un bourgeron et un « chapeau de paille, des souliers, s'il y en a ».

Dans la pensée du Législateur, cette période devait être le couronnement de la progression du condamné vers son reclassement. Après quelque temps de bonne conduite, il pouvait obtenir d'être « assigné », c'était un premier pas vers la liberté. Plus tard, il pourrait obtenir une concession, puis ce serait la liberté. Le rapport de M. de Miral nous édifie à ce sujet : « D'au-
« tres moyens encore, dit-il, peuvent être pratiqués
« avec succès pour compléter l'amendement des
« condamnés ou pour s'en assurer davantage, avant
« de les livrer à la liberté de la Colonie. Cette liberté
« définitive peut être précédée d'une liberté provi-
« soire plus ou moins complète..... Il n'est pas impos-
« sible d'organiser entre le châtimement complet et la
« libération une situation intermédiaire dans laquelle
« le forçat aurait, dans une certaine mesure la liberté
« et la responsabilité de sa conduite, le gouvernement
« de ses intérêts. L'article 12 du projet prévoit cette
« situation » (1). — Cet article est ainsi conçu :

(1) C'est en réalité l'article 11 de la loi, car on supprima l'article 6 du projet lors de la discussion, de sorte que la loi ne compte que 15 articles au lieu des 16 qui figuraient au projet.

« Les condamnés qui se sont rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourront obtenir :

« 1^o l'autorisation de travailler, aux conditions déterminées par l'Administration, soit pour les habitants de la colonie, soit pour les Administrations locales ;

« 2^o une concession de terrain et la faculté de le cultiver pour leur propre compte.

« Cette concession ne pourra devenir définitive qu'après la libération du condamné ».

Le Législateur prévoyait, de la sorte, le reclassement progressif des criminels transportés dans un pays nouveau. Il était convaincu qu'ils se fixeraient à la colonie en abandonnant toute idée de retour, à tel point qu'il ne prévoit même pas le rapatriement des condamnés à moins de huit ans, à la fin de leur « doublage », ou même des condamnés pour une durée plus longue, en cas de remise de la « résidence perpétuelle ».

Si le vœu du Législateur, sa conviction, s'étaient réalisés, ces appendices de la peine seraient justifiés ; on peut même dire que l'on aurait ainsi découvert une solution idéale au grave problème du reclassement des condamnés, mais ce n'est qu'à cette condition ; malheureusement, la réalité est tout autre.

Les libérés peuvent circuler, nous l'avons vu, à travers la colonie, sauf dans les agglomérations qui

leur sont interdites par le Gouverneur ; mais ils sont tenus, à peine d'emprisonnement, de répondre aux deux appels annuels qui permettent de contrôler s'ils résident bien dans la colonie.

A leur libération on leur délivre un livret qu'ils doivent présenter à toute réquisition, et sur lequel sont inscrits ces appels. On y mentionne aussi leurs changements de résidence, qu'ils sont tenus de signaler.

Comme nous l'avons dit, ils se trouvent, à leur libération, sans ressources ou à peu près et il leur faut chercher du travail, les décrets leur en font même une obligation ; ils doivent justifier de moyens d'existence consistant soit dans une concession, soit dans un engagement de travail d'une durée minima d'un mois, soit dans l'exercice d'une profession ou d'un commerce non interdit aux libérés (ceux de débitants de boissons, restaurateur, logeur, bijoutier, entrepreneur de cabotage, brocanteur, exploitateur de concessions aurifères, leur sont défendus), et l'accomplissement de cette obligation doit aussi figurer au livret individuel.

A défaut de moyens d'existence, ils sont punis des peines prévues par l'article 271 du Code pénal pour les vagabonds ; il en est de même quand il est constaté qu'ils invoquent des engagements fictifs de travail.

Cette réglementation rigoureuse avait été imposée sous la pression de nécessités impérieuses, ainsi que le

montre le rapport qui précède le décret du 29 septembre 1890 : « les libérés, de jour en jour plus nombreux par la force des choses, sont le plus souvent « oisifs ; leur seule occupation consiste à servir d'intermédiaires aux condamnés en cours de peine pour « les crimes et délits qu'ils veulent commettre ; ne « possédant aucune ressource avouable et n'épar- « gnant jamais, ils deviennent rapidement une charge « pour l'Etat, obligé de les recueillir dans ses dépôts ; « en un mot, les libérés qui devaient être la ressource « de la colonisation, en sont devenus le fléau ».

Malgré le danger qu'ils constituent, en effet, on a cependant dû se résoudre à ne pas leur appliquer ces réglementations, les établissements pénitentiaires n'y auraient pas suffi : les libérés rêvent de rentrer au bagne, ils vont jusqu'à commettre des délits dans ce seul but. M. l'Inspecteur des Colonies Henri le signalait déjà en 1912 ; les témoignages des derniers enquêteurs prouvent qu'il en est toujours ainsi.

J'en prendrai pour exemple cette histoire qui nous est rapportée par M. Albert Londres :

« Un libéré, coupable d'avoir volé des légumes « dans le jardin d'un concessionnaire, et de les avoir « mangés sur place, est amené chez un surveillant :
— « Quoi, fit le surveillant, toi qui, au bagne, « pendant dix ans, fut si honnête ! Va-t-en, mais ne « recommence plus.

— Mettez-moi en prison, supplie le malheureux.

— Je ne pourrai te garder qu'un jour.

— Merci !

Le lendemain, après la ration, le surveillant veut renvoyer son homme.

— Par pitié, conservez-moi encore un jour.

— Tu me promets de ne plus voler ?

— Promis, chef !

Quand le lendemain, le surveillant ouvrit la case, son protégé était pendu. Le testament, écrit au mur, disait : « Je vous avais promis de ne plus voler, chef, « c'est ma seule façon de tenir parole ».

M. L'Inspecteur des Colonies Henri, reconnaissait qu'il leur était impossible de trouver du travail, voici ce qu'il disait :

« Tous ces transportés, en effet, libérés la plupart du temps sans un sou en poche, mal préparés à la vie libre, trop souvent anémiés par le climat et l'alimentation insuffisante, qui ne peuvent obtenir une concession s'ils ne versent un dépôt de garantie, auxquels le séjour du chef-lieu et l'exercice de certaines professions lucratives sont interdits, qui se voient enlever une partie du travail qui les ferait vivre, par les assignations et les cessions de main-d'œuvre, qui se sentent honnis par la population libre, qui ne sont l'objet d'aucune bienveillance de la part de l'Administration, sur qui, enfin, plane constamment la menace de l'emprisonnement, ne peuvent être, en grande partie, que des oisifs, des vagabonds, des mendiants ou

des voleurs ; car il est matériellement impossible à beaucoup d'entre eux de trouver sur le territoire pénitentiaire, et, dans les communes rurales qui ne leur sont pas interdites, des moyens d'existence avouables ».

Il concluait, lui qui était allé à la Guyane : « Pour « qui a parcouru la Guyane, ce semble un défi au « bon sens que de vouloir obliger 2.000 individus à « gagner leur vie dans ces conditions, alors que 500 « tout au plus peuvent trouver une besogne rémun- « nératrice » (Au 1^{er} juillet 1928, il y avait 2.393 libérés, 1.099 répondaient à l'appel annuel, donc, en un an, 1294 avaient disparu).

Rapprochons donc de cette conclusion les pages qu'Albert Londres consacre à ce sujet et qui nous permettront de constater que la situation des libérés ne s'est pas améliorée depuis 1912 :

« 2.448 individus, moral anéanti, physique dégradé, « bêtes de somme ? Pas même ! bêtes galeuses qu'on « chasse. On leur assigné un espace et, dans cet espace, « ils grouillent, maudissent le jour, se révoltent tout « haut, se saoulent et s'entretuent. Voilà l'amende- « ment !

« Ils sont assis sur ce trottoir, sombres lazzaroni, « Vous passez, ils ouvrent un œil et se rendorment ! « Voilà la colonisation !

« Pourquoi ?

« Parce que les concessions, c'est de la blague !
« On en compte 7 ou 8 (2.448 libérés !)

« Font-ils leurs affaires, ces 7 ou 8 nababs de
« Maroni ? Ils vivent. Ce qui pousse, ils le portent au
« marché dans le creux de la main. Encore ne vendent-
« ils pas tout. Si petite que soit l'offre, elle dépasse la
« demande, en Guyane.

« Un seul, Piron, ex-maire de Gentilly, menait
« bien sa maison. On le trouva, l'autre matin, dans
« son carbet, la tête d'un côté, le corps de l'autre. Le
« sabre d'abatis, instrument de cet ouvrage, gisait
« encore sanglant sur le parquet. Des voisins avaient
« rendu visite à Piron..... ».

« Donc, pas de concessions.

« Alors qu'ils s'emploient en ville, dites-vous ?
« Je n'ai pas compté les comptoirs sur mes doigts,
« mais je crois, rien qu'avec mes deux mains, que
« j'aurais eu assez de doigts. Mettons dix maisons de
« commerce. Ces maisons préfèrent les « assignés »,
« forçats en cours de peine. Ceux-ci sont plus dociles ;
« quand ils flanchent, on leur dit : « Je vais te ren-
« voyer au camp ! — Et ça ne flanche plus ! Et puis,
« c'est beaucoup moins cher. C'est pour rien, presque.
« Le forçat trouve une place, le libéré, non.

« — Eh bien, s'ils ne trouvent pas de travail, qu'ils
« aillent plus loin, ajoutez-vous ?

« — Ils ne trouvent pas d'embauche, mais n'ont

« pas le droit d'aller ailleurs. C'est formidable ! Mais
« n'employons pas de grands mots. L'habitude en
« serait trop vite prise, à ce sujet.

« Alors, ils volent..... ».

M. Charles Péan nous fait des descriptions tout
à fait analogues, à son retour de la Guyane, en 1928 (1) :

« Les avez-vous vu quelquefois, le soir, sous les
« halles ?

« Et de fait, bien qu'il ne soit encore que midi,
« et sous l'immeuse chaleur, voilà des libérés assis sur
« le trottoir à l'ombre des halles, alignés comme des
« hirondelles le long d'un fil télégraphique. Ce groupe
« accroupi constitue un tableau de misère poignant à
« voir. Les visages sont affreusement décharnés, les
« corps recouverts des plus tristes haillons ; ni dans
« l'expression, ni dans l'attitude, il ne reste le moindre
« vestige de volonté ou d'énergie...

« Ainsi, c'est quand il a fini sa peine que la situa-
« tion du forçat devient critique. Il se trouve, en effet,
« dans la position du prisonnier à qui on aurait sup-
« primé la nourriture et le couchage, sans pour cela
« ouvrir autrement les portes de sa prison. Quelques-
« uns d'entre eux trouvent bien une occupation qui
« leur permet de végéter, mais encore faut-il, alors,
« qu'ils aient été des ouvriers spécialisés : méca-

(1) *Terre de bague*, p. 162 et suiv.

« niciens, maçons ou menuisiers par exemple. Les
« Arabes, plus résistants au climat que les Français,
« s'établissent souvent comme charbonniers et fabri-
« quent du charbon de bois.

« La libération qui change tellement les conditions
« d'existence du condamné, ne modifie cependant pas
« sa nature, gâtée encore par le séjour au bagne. Il
« reste le triste élève d'une triste école. Les possibilités
« de travail sont pour lui très rares ; le libéré le sait et
« se décourage à l'avance. Il ne fait pas d'efforts excès-
« sifs pour chercher une occupation. Avant tout,
« il veut jouir de sa liberté et le peu d'argent qu'il
« était arrivé à mettre de côté sera bien vite dilapidé
« en verres de tafia la plupart du temps. Pourtant,
« dans cette existence désœuvrée, il finira bientôt
« par se haïr lui-même et, dégoûté de tout, il traî-
« nera, dès lors sa misère, ne vivant que de rapines et
« d'expédients, couchant dehors, ne mangeant que
« peu et rarement. Dès lors, il n'est plus que l'épave
« lugubre et passive qui se laisse porter et balloter ;
« il n'a absolument plus rien à perdre, il est donc prêt
« à tout. Il en est qui sont si abattus par cette terrible
« libération, qu'ils se font réintégrer au bagne — si
« leur maigre chance veut qu'ils soient reconnus mala-
« des ; — ils vont alors finir de pourrir au Nouveau
« Camp, prouvant ainsi l'échec complet d'un système
« pénal qui, cependant devrait viser au relèvement
« du condamné, et non à son anéantissement ».

M. Ch. Péan précise même l'impossibilité pour les libérés de trouver des moyens d'existence ; il visitait une sucrerie nouvellement installée :

« Voilà, pense-t-il, du travail possible pour les libérés. Souci constant ! Mais hélas, non..., pas de travail pour les libérés en ce lieu, car, tant que l'A.P. louera ses forçats pour une somme aussi minimée qu'elle le fait actuellement, il n'y aura nulle part de travail pour les libérés ! »

Quant aux rares concessions (111 au 31 mai 1928)

M. Péan nous édifie sur leur sort : Au cours d'une promenade il manifestait sa surprise attristée en voyant de nombreuses concessions abandonnées ; voici ce que lui répondit le Commandant de l'A. P. : « Oui, tout cela a été bien cultivé, mais un jour que le concessionnaire était allé vendre ses légumes à la ville, les autres libérés ont saccagé son petit domaine. Le soir, lorsqu'il est rentré, tout était volé, poules, lapins, vêtements, outils, tout avait disparu..... Alors, ne trouvant plus en lui les ressources d'énergie nécessaires pour recommencer la lutte, il a abandonné sa concession, il est devenu lui aussi un voleur, par la force des choses, on peut le dire, ou bien, il s'est fait réintégrer au bagne et a été envoyé au Nouveau Camp ! »

D'ailleurs, ajoutait M. Ch. Péan : « Il faut dire encore qu'il n'y a aucun débouché, et que le marché est tout à fait insuffisant pour la production. Un

« cultivateur arrive trop vite à produire plus de légumes qu'il n'en faut pour sa consommation et celle de ses rares acheteurs. C'est là aussi une occasion de découragement pour le travailleur. Et enfin, pour qui travaillerait-il ? Il n'a ni femme, ni enfants..... lui faudrait-il épouser une négresse de la brousse ? »

Qu'il nous soit permis à ce sujet d'ouvrir une parenthèse. Le Législateur y avait pensé : les femmes condamnées aux travaux forcés, pouvaient être envoyées dans les Etablissements créés aux colonies ; ainsi, les forçats libérés qui, dans l'esprit de la loi, se referaient une vie dans la Colonie, eussent pu se remarier, établir une famille, ce qui eût constitué pour eux une raison de plus de s'attacher à la colonie. Mais ce régime n'a jamais rien donné ; les pittoresques pages consacrées par Albert Londres (1) à la cérémonie du « parloir », racontée par Sœur Florence, la directrice du bagne des femmes vous en convaincront :

« Après six mois de bonne conduite, ces dames avaient droit de « faire parloir ».

« Chaque jeudi, de neuf heures à onze heures du matin, les « autorisées » venaient sous ce kiosque.

« Les libérés (c'était la loi alors), pénétraient dans le jardin. Ils venaient choisir une femme.

(1) *Au bagne*, p. 223 et suiv.

« Ah ! où prenaient-elles tout ce qui change la figure ? Elles se passaient des bâtons sur leurs lèvres et leurs lèvres devenaient toutes rouges. Elles « farinaient » leurs visages, ne marchaient plus de la même façon, se promenaient comme ça (Sœur Florence, légèrement, caricature ses clientes). Je ne les reconnaissais plus, moi ! C'étaient d'autres créatures. Et elles faisaient des mines !

« Le libéré passait. Oh ! c'était vite enlevé : il disait : Celle-ci me plaît ». — C'était toujours la plus mauvaise.

« — Elle acceptait ?

« — Immédiatement ! Trop contente ! Alors on les mariait.

« — Tout de suite ?

« — Heureusement !

« — Et cela ne donna jamais de bons résultats, fit le commandant Supérieur de l'A. P.

« — Hélas ! elles épousaient celui qui les sortait d'ici et deux jours après, le même jour parfois, allaient chez un autre qu'elles connaissaient ».

Aussi cette consolation même fut enlevée aux libérés, et le bague des femmes disparaît par extinction. En 1924, lors du voyage de M. Albert Londres, il n'y en avait plus que trois.

Devant ces tableaux tout rapprochés de notre époque qui nous montrent que la lamentable situation

des libérés ne s'est pas améliorée depuis l'époque où M. Henri écrivait, nous pouvons conclure avec lui, pourtant ardent défenseur de la transportation :
« Le renom d'humanité que la France a su s'acquérir
« exige impérieusement que ce déplorable état de
« choses prenne fin..., car il est vraiment inhumain
« d'empêcher des gens, si peu intéressants soient-ils,
« de sortir d'un pays où ils ne peuvent trop souvent
« que mourir de faim ».

« La véritable peine commence à la libération ».
Pierre Hamp.

Reconnaissons qu'il y a là un élément de répression que le Législateur de 1854 n'avait pas voulu : Expatriation définitive, soit, mais à condition que ceux qui la subissent puissent trouver sur place des moyens d'existence.

A la vue d'un tel régime, je crois que la réaction spontanée qui part de tous les cœurs est faite à la fois d'horreur et de stupéfaction : Ce sont pourtant des hommes qui sont contraints par la société, de vivre cette existence.

Ils l'ont bien voulu, répondra-t-on peut-être, ils l'ont mérité.

Mais la Société peut se tromper, frapper un innocent ; même s'il s'agit d'un criminel, il a pu agir dans un moment d'égarement, il peut n'être pas un homme perdu, un membre malade que la société doit s'arracher.

Enfin, le coupable ne doit pas être livré à l'arbitraire de la société vengeresse, il ne faut pas de rigueurs inutiles ; en 1853, M. de Miral rappelait les principes du droit de punir, en même temps qu'il énonçait la nécessité d'en adapter les modes à la civilisation.

« Si aujourd'hui, on est d'accord pour reconnaître
« que le châtiment a pour base et pour limite la
« justice et l'utilité sociale, qu'il doit procurer à la
« fois l'expiation du crime, l'amendement du coupa-
« ble, la préservation de la société, reste toujours,
« comme difficulté considérable, de rechercher les
« moyens les plus efficaces pour assurer ce triple
« résultat ».

En dehors de là, toute rigueur serait vaine et injustifiée.

DEUXIÈME PARTIE

Critiques

Tout le monde s'accordera pour reconnaître que la transportation, telle qu'elle est subie à la Guyane, telle que nous nous sommes efforcés de la décrire, constitue un traitement inhumain et cruel.

On pourrait être tenté de prétendre la justifier, cependant, en alléguant son caractère de peine.

Pénible elle est, mais pénible elle doit être. Nous devons examiner si, sur ce terrain du moins, on peut arriver à justifier le système.

Envisageons les conditions que la peine doit remplir, de l'avis général :

M. de Miral les indiquait en 1853, dans son fameux rapport sur le projet de loi relatif à la transportation :

L'expiation du crime et l'intimidation qui en découle.

L'amendement.

La préservation de la société.

Nous examinerons comment la transportation a réalisé pratiquement ces différentes fins, dans quelle mesure elle y a réussi.

Il nous faudra ensuite nous demander si, tout de même, cette peine n'est pas défendable à un autre point de vue que M. de Miral envisageait également : le point de vue colonisateur.

ARTICLE PREMIER

Expiation et Intimidation

« Il nous faut donc trouver l'intimidation
« en dehors de la dureté de la peine ».

M. de Miral, Chambre des Députés, 4 mai
1853.

I. — *Expiation*

Le bagne métropolitain était devenu inefficace, il avait perdu tout caractère d'intimidation ; aussi le Législateur de 1854 avait-il mis au premier plan de ses préoccupations son souci d'assurer une meilleure expiation des crimes :

« Tels qu'ils sont régis par la nouvelle loi, déclaraient M. de Miral, les travaux forcés prennent un caractère plus exemplaire, ils constituent une répression plus énergique parce qu'ils sont subis au-delà des mers, parce que, le plus souvent, ils le sont sans possibilité de retour ».

L'idée était belle et c'eût été parfait si, en réalité, l'expatriation définitive avait pu constituer à elle seule un élément sérieux de la répression ; mais

l'expérience de la Nouvelle-Calédonie prouve qu'il en a été tout autrement.

Sous le charme du climat de cette colonie, la peine était devenue trop douce, les criminels emprisonnés en France allaient jusqu'à commettre des crimes dans leurs prisons pour obtenir d'être envoyés au « Paradis » de la Nouvelle ».

Ce bouleversement de la hiérarchie des peines était d'autant plus fâcheux, en notre pays, que la répression des crimes y est assurée au moyen d'un véritable mécanisme basé sur les degrés de l'échelle des peines.

On dut donc renoncer à envoyer les condamnés dans cette colonie : la population libre protestait d'ailleurs vigoureusement contre cet envahissement. Depuis 1897, nous l'avons vu, bien qu'on ait reconnu l'insalubrité de la Guyane pour les Européens, tous les condamnés y sont envoyés ; c'était démontrer que l'exil ne constituait pas une peine suffisante et que pour assurer une bonne répression, il fallait y joindre d'autres souffrances. Sur ce premier point l'idée du Législateur avait donc fait faillite.

On ne pouvait revenir aux châtiments corporels, la civilisation moderne ne pouvait plus les tolérer. On se contenta d'exposer les condamnés à un climat terrible, dont nous avons exposé ailleurs les ravages. Ce moyen détourné d'assurer une peine véritablement pénible heurtait sans doute moins directement les

mœurs, mais on peut affirmer qu'il était encore plus inhumain.

M. Emile Chautemps souligna particulièrement le rôle néfaste du climat à la tribune du Sénat le 3 juillet 1908 : « La difficulté pour l'Européen, dit-il, « de se livrer sous les tropiques à un travail physique « un peu dur, rend d'ailleurs impossible l'expiation « du crime par l'accomplissement de tâches pénibles. « Pour la même raison, le forçat à qui l'on ne demande « qu'un semblant de travail et qui subit les effets « déprimants du climat, ne sera pas amendé par la « constance de l'effort exigé ».

On nous opposera peut-être le fait que d'autres Européens, en petit nombre, il est vrai, vivent librement à la Guyane. Mais il est aisé de répondre qu'y étant venus volontairement, ils peuvent en repartir de même, surtout s'ils constatent qu'ils ne peuvent en supporter le climat. D'autre part, on ne saurait comparer les conditions d'existence de ces colons qui sont convenablement vêtus, chaussés, nourris et logés, qui ont de la quinine dans toute la mesure de leurs besoins, avec celles des condamnés.

Il nous faut ajouter encore un autre élément qui contribuant à rendre la peine plus pénible : nous en avons déjà parlé longuement : Le vice imposé, et quel vice !

Depuis toujours, son existence a été dénoncée, et l'Administration s'est toujours montrée impuissante

à y remédier. Si de telles mœurs sont admises dans certains milieux, il faut reconnaître qu'elles sont l'exception, même parmi les condamnés aux travaux forcés. Ceux-ci ne sont pas forcément de ces récidivistes dont on peut, à la rigueur, admettre la perversion totale ; aux termes du code pénal, cette peine frappe des crimes nommés sans condition de récidive.

Prenons l'exemple d'un notaire qui, dans un instant de folie a commis un faux : l'article 145 du Code pénal le punit des travaux forcés à perpétuité. Il sera livré à l'homosexualité honteuse qui, nous l'avons vu, s'impose aux condamnés ; il y a là certainement une aggravation du châtement des condamnés, que personne ne saurait approuver.

Quoi qu'il en soit, il faut donc reconnaître que, contrairement à l'idée du législateur, l'exil s'est rapidement révélé tout à fait insuffisant comme mode de répression ; on ne pouvait songer à empirer ouvertement la vie déjà horrible des condamnés, on a trouvé ce moyen détourné : leur faire subir le climat insalubre de la Guyane.

J'estime qu'il y a là un procédé honteux pour un pays civilisé et absolument condamnable, la fin ne peut justifier l'emploi de tous les moyens ; sinon il serait plus simple d'étendre l'application de la peine de mort.

L'esprit du législateur de 1854 était tout à fait opposé à une telle conception puisqu'on parlait de

« rechercher l'intimidation en dehors de la dureté « de la peine ». Quant aux idées et aux mœurs modernes, elles ne se révoltent pas moins contre une semblable théorie.

Sur ce premier point donc, l'idée du Législateur a fait complètement faillite, que l'on se réfère aux idées modernes ou simplement à celles du Législateur de 1854, le procédé par lequel on a remédié à l'insuffisante rigueur de la peine, ne saurait être admis.

Mais M. de Miral ne disait pas seulement que la répression serait assurée de façon énergique « parce « que les travaux forcés seraient subis au-delà des « mers », il ajoutait : « parce que, le plus souvent, « ils le sont sans possibilité de retour ».

Nous verrons qu'ici encore, les réalisations ont dépassé de beaucoup les vues du législateur.

Qu'entendait-il par là ? Il faisait allusion au « doublage » des condamnés à moins de huit ans et à l'obligation de résidence perpétuelle à la colonie des condamnés à plus de huit ans.

Nous avons vu que le rapatriement des condamnés à la fin du doublage n'ayant pas été prévu, ceux-ci ne peuvent habituellement payer les frais de transport pour leur retour, de sorte que ce n'est pas « le plus « souvent » mais, pour ainsi dire toujours, que la résidence perpétuelle est imposée aux forçats.

Ici encore nous trouvons une aggravation de la peine qui dépasse les intentions du Législateur.

Mais, chose pire, comme nous l'avons vu, les libérés consignés à la Colonie, ne peuvent trouver sur place le travail qui pourrait leur assurer leur subsistance.

Quand le Législateur disait que la peine serait aggravée par cette obligation de résidence perpétuelle, il entendait que cet exil définitif constituerait une souffrance par le simple éloignement de la Patrie ; mais il s'imaginait que les libérés, peu à peu adaptés pendant la durée de leur peine à la vie de colonie, s'y établiraient et s'y referaient une existence libre. Il n'avait pas prévu cette impossibilité de trouver du travail qui en fait des misérables, des vagabonds, au point qu'on a pu dire que la véritable peine commençait à la libération.

En définitive, reconnaissons que le premier but de la peine est atteint : la répression est énergique ; mais observons aussitôt que ce but n'a pu être atteint qu'en déformant la loi, surtout en usant de procédés indignes d'une société civilisée.

II. — *Intimidation*

Malgré l'énergie de la répression, cette peine, si paradoxal que cela puisse paraître, intimide relativement peu les criminels.

C'est, en effet, à la fois l'un des buts et l'une des conséquences les plus intéressantes des peines rigou-

reuses : effrayer assez les candidats au crime pour que la crainte, du châtement encouru suffise à les faire hésiter et même à les arrêter dans leurs desseins coupables.

Le Législateur de 1854 espérait que la transportation atteindrait ce but : M. de Miral déclarait : « La « perpétuité de l'expatriation qu'elle prononce n'est « pas seulement pour la Société une préservation sans « égale, elle est aussi un puissant moyen d'intimida-
« tion ».

En réalité, il n'en est rien, ce n'est pas faute de cruauté, nous l'avons vu que le système a failli sur ce point ; mais toutes les rigueurs ont été vaines.

Malgré les peintures qui ont fixé le régime des transportés, il est constant que les condamnés aux travaux forcés attendent avec impatience leur départ pour la Guyane : Evidemment, ceux qui sont condamnés à l'emprisonnement ou à la réclusion ne demandent pas d'être transportés, mais c'est qu'alors il se pose une question de durée de la peine.

Tous ceux qui ont pu approcher les bagnards avant leur départ sont unanimes sur ce point ; que ce soient des fonctionnaires, des journalistes ou des avocats.

J'invoquerai le témoignage d'un grand magistrat appelé à assister au départ des condamnés à un moment où il occupait de hautes fonctions dans l'Administration ; il témoignait son étonnement de constater qu'ils n'étaient pas tristes.

Le 17 février 1931, M. Henri Danjou écrivait de même de Saint-Martin de Ré, où il était allé faire un reportage du départ des forçats :

« Trente hommes, ce soir là, savaient qu'ils allaient
« changer de ciel. J'essayai de savoir quelle pouvait
« être leur réaction et quels pauvres mots, malgré le
« silence imposé, ils échangèrent entre eux au dortoir,
« le soir qui suivit la visite. Le croira-t-on ? L'idée
« qu'ils allaient entrer dans la chaîne exaltait leur joie.
« D'anciens forçats évadés et repris leur avaient
« raconté la splendeur des terres tropicales. Ils s'é-
« taient répété les mots d'espagnol que des condam-
« nés ibériques leur avaient appris et dont ils espé-
« raient bien se servir, non sur la route de l'expiation,
« mais sur celle, plus volontiers attendue, de l'éva-
« sion ».

Enfin, M. le Professeur Donnedieu de Vabres, à la séance de la Société des Prisons du 17 décembre 1924 traduisait cette idée en ces termes :

« Bentham disait que pour être ce qu'il appelait
« dans un sens large « économique », une peine doit
« paraître plus terrible qu'elle ne l'est en réalité ».

« Or, le bagne n'effraye pas le coupable, il est
« plus terrible qu'il ne paraît l'être ».

Nous souscrivons entièrement à cette opinion.

On peut d'ailleurs très bien concevoir que la Guyane, surtout vue de loin, puisse paraître un paradis pour des individus condamnés à passer des années entre

les quatre murs d'une prison ; c'est pour eux une véritable délivrance que la vie à ciel découvert ; et puis, surtout il y a l'espoir de l'évasion, toujours tenace malgré le nombre terrifiant des échecs.

Sans doute ils déchanteront une fois sur les lieux, mais il sera trop tard pour constater qu'ils ont été victimes d'un mirage ; l'effet d'intimidation est un effet préventif, il n'aura donc pas joué pour eux, et les descriptions les plus terrifiantes qu'on fera du bagne, n'empêcheront pas les nouveaux condamnés de préférer à leur tour le départ pour la Guyane à l'isolement de la prison.

On est donc amené à constater que la transportation n'ajoute rien à notre système pénal au point de vue de l'intimidation, et que la sévérité du régime, inhumaine en soi, est en outre vaine, ce qui rend l'institution encore moins défendable.

ARTICLE II

Amendement

« C'est à cet amendement que le règlement
« d'Administration Publique devra tendre
« par tous les moyens..... » (M. de Miral).

Il est incontestable que l'amendement du condamné doit être un des principaux objectifs de la peine ; il faut absolument que celui qui l'a subie soit rendu à la Société meilleur qu'il n'était auparavant, ou tout au moins que cette peine ne soit pas pour lui une cause de perversion. En dehors de là, elle serait non seulement inutile, mais immorale.

Le Législateur doit, en effet, avoir le souci de ce que deviendra le condamné à l'expiration de sa peine, il faut qu'à sa libération il puisse se reclasser. C'est là un des plus graves problèmes qui se pose dans tout système pénal, quel qu'il soit, problème d'autant plus difficile à résoudre que, dans une société comme la nôtre, la condamnation y reste une tare, même après l'exécution de la peine.

C'est peut-être là la fonction la plus importante des législations pénales au point de vue social, et

c'est surtout parce que l'on crut trouver dans la transportation la solution de ce problème, qu'on s'enthousiasma tant pour ce régime, en 1854.

En tous cas, ce point de vue n'échappa pas au rapporteur de la loi. Voici ce qu'il déclarait :

« ... Sur le sol métropolitain et dans les conditions actuelles, le condamné, même après qu'il a subi sa peine est presque forcément replongé dans le crime par le mépris, par la répulsion des honnêtes gens, par l'impossibilité de se procurer par le travail d'honnêtes moyens d'existence.

« En France, il était fatalement voué au désespoir et au crime ; aux colonies, au contraire, l'espérance lui est rendue, il y trouve l'intérêt à bien faire, les facilités du travail, les encouragements et les récompenses pour le bien. Dans cette société nouvelle, loin des lieux où sa faute fut commise, il devient un homme nouveau : propriété, famille, rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. Dangereux dans la métropole, dans la colonie il est utile. Pour lui, à l'excitation irrésistible du mal succède l'excitation puissante du bien. La nouvelle peine est donc, incontestablement plus moralisatrice ».

Nous avons vu comment le Législateur pensait atteindre ce but : le condamné, habitué à travailler de force au début, gravissait peu à peu, par sa bonne conduite, les échelons qui devaient l'amener progres-

sivement à une liberté de plus en plus grande, pour arriver enfin, à l'expiration de sa peine, à une liberté presque totale. A ce moment, le séjour dans la Colonie lui était encore imposé pendant quelque temps et, à l'époque où il aurait enfin le droit de retourner en France, il aurait déjà pris sur place des habitudes d'homme libre, il s'y était refait une vie, reclassé et ne songeait plus à quitter le pays. Rêve sublime !

Je n'insisterai pas sur ce point qui n'est plus discuté ; tout le monde reconnaît que le bagne est une école de vice bien plus que de vertu. Tous les efforts entrepris pour assurer la réalité du travail des condamnés sont restés vains, ceux-ci « camouflent » à merveille ; ils s'arrangent pour sauver les apparences ; afin de ne pas encourir de sanctions. Beaucoup sont employés, soit dans les services de l'Administration, soit comme garçons de famille, soit encore comme porte-clefs, c'est-à-dire comme auxiliaires des surveillants, tous emplois très recherchés, car ils permettent d'échapper aux travaux pénibles que prévoyait la loi.

M. Henri, dans sa thèse sur la transportation s'élève contre la distribution de ces « emplois spéciaux » très enviés et généralement accordés par l'Administration aux « condamnés qui lui rendent des services », c'est-à-dire qui espionnent leurs camarades pour son compte. Il reconnaît la nécessité de ce mode d'information ainsi que celle de récompenser ces

« indicateurs », mais proteste contre l'habitude qui en fait une condition de l'avancement, il y voit un des principaux obstacles à l'amendement.

Voici d'ailleurs en quels termes M. Paul Miman-
de (1) stigmatisait l'institution des contremaîtres :
« Détestable invention, qui offre les plus graves incon-
« vénients et engendre d'innombrables abus. Donner
« à des forçats pouvoir sur d'autres forçats, voilà
« qui est contraire à tous les principes, c'est semer la
« haine, encourager la calomnie, fomenter les plus
« basses coteries, rendre inévitables des sentences
« injustes qui frappent précisément les meilleurs su-
« jets et les arrêtent dans leur marche vers le bien !
« Cette institution suffit à indiquer la note qui domine
« en Guyane, et n'eut pas été discordante autrefois
« à Toulon ».

Il est évident qu'un tel régime exaspère les con-
damnés et les éloigne de tout bon sentiment. — De
même le système de progression vers la liberté, qui
devait faire des condamnés les futurs colons de la
Guyane, a été jugée par l'expérience : Ce n'est pas
cette liberté que veulent les condamnés et qui pourrait
être pour eux un stimulant, c'est la vraie, la grande,
celle qui constitue leur seul objectif et qu'ils ne peu-
vent espérer que dans l'évasion. Leur seule idée c'est
le retour à la Métropole et même libres, après avoir

(1) PAUL MIMANDE, « *Forçats et Proscrits* », p. 27, note.

parcouru tous les échelons prévus par la loi, ils ne peuvent songer à rester fixés à la Colonie ; qu'on leur ouvre les portes, à ces libérés, et tous ils partiront.

Aussi bien, ne laisseront-ils pas grand chose derrière eux, on a vu quel était leur sort : on avait pensé qu'ils trouveraient plus facilement à s'employer sur place, que dans la métropole, la société nouvelle manquant de bras, leur présence y étant plus utile. Mais il ne faut pas tant de bras pour suffire aux entreprises existantes. Les condamnés en cours de peine suffisent et il est impossible aux libérés de lutter contre la concurrence, ils travaillent, en effet, pour des prix dérisoires, l'Administration suffisant par ailleurs à leurs besoins. Les libérés qui doivent se suffire à eux-mêmes ne peuvent se contenter de ces salaires. Voilà pourtant le sort que doivent espérer les forçats à l'expiration de leur peine.

J'estime qu'il y a dans ce manque de but à leur existence une cause de découragement qui est, à mon avis, le pire obstacle à leur relèvement.

On espérait aussi que l'éloignement de leur pays d'origine et de leur milieu leur éviterait des occasions trop faciles de rechutes, ce qui diminuerait la récidive. Il nous est démontré que, bien au contraire, les libérés sortent du bagne plus vicieux que jamais, et que, d'ailleurs, ils sont amenés à commettre de nouvelles infractions dans le simple but d'être condamnés

et de retrouver le régime meilleur de la peine. Ainsi, à la Guyane, tout s'oppose à l'amendement des condamnés ; le climat déprimant, l'ambiance vicieuse, les conditions d'existence, enfin et surtout le manque de but à atteindre la « désespérance ».

On objecte bien que l'amendement n'est qu'accessoire, qu'on ne peut y compter pour des criminels endurcis comme les transportés.

Une mise au point s'impose : Dans notre Législation pénale, il existe une peine spéciale pour les récidivistes, ce n'est pas la peine des travaux forcés, mais la relégation. Sans discuter la valeur de cette peine, ce qui nous écarterait de notre sujet, on peut admettre, du simple fait de son existence, que les condamnés aux travaux forcés peuvent être des délinquants primaires, qu'on ne peut considérer comme des incorrigibles.

Cette peine frappe l'individu qui a commis telle ou telle infraction : meurtre, faux en écriture publique : « Quiconque aura..... » disent les textes, sans exiger aucunement qu'il s'agisse de récidiviste. Il suffit d'être tombé une fois : un amant qui, dans un moment de folie tue sa maîtresse, un notaire qui, dans une minute d'égarement a commis un faux en écriture publique, peuvent rouler dans la fange du bagne. — Il n'est pas discutable que ces criminels doivent être punis ; il faut même que la peine qu'ils encourent ait un grand pouvoir d'intimidation ; aussi j'admets

et je demande pour eux une peine sévère. Mais j'estime que, pour de tels coupables, qui peuvent n'être pas foncièrement pervers, le but primordial de la peine doit être leur amendement. N'oublions pas la parole de M. de Miral : « Il n'y a pas d'expiation intelligente du crime sans amendement du coupable ». On peut déclarer, *a fortiori*, qu'il est absolument immoral de précipiter ces individus dans un milieu aussi corrompu que l'est celui du bagne, milieu auquel, nous l'avons vu, il leur est impossible de résister.

Ce serait donc déplacer la question que de prétendre qu'il ne peut être question d'amendement pour des criminels tels que les condamnés aux travaux forcés, et, en tous cas, ce serait là une excuse insuffisante pour justifier un système qui, comme celui-là, punit une chute en précipitant le coupable dans un abîme dont il ressortira nécessairement pire qu'il n'y était entré.

Et tel est bien le résultat de cette peine, dans les conditions où elle est subie aujourd'hui à la Guyane ; les membres de la Société des Prisons étaient déjà d'accord sur ce point dans leur séance du 17 décembre 1924.

Plus anciennement encore, en 1912, M. Henri qui se faisait dans sa thèse le défenseur de la transportation avouait cet échec (1) : « Quant à l'amendement des

(1) M. EDMOND HENRI, *Etude critique de la transportation en Guyane française*, p. 65.

« condamnés écrivait-il, il faut avouer franchement
« que, sur ce point, l'espoir du Législateur de 1854 a
« été totalement déçu ».

Nous pouvons donc conclure qu'à ce point de vue
encore, la transportation a fait complètement faillite.

ARTICLE III

Préservation de la société

« Il n'y a pas de préservation complète
« sans l'amendement du coupable et sans
« l'expiation exemplaire du crime ».

On pourrait s'étonner que la transportation ait survécu, malgré ses vices et sa déficience.

Mais, nous l'avons dit, la peine doit se proposer un autre but : la sécurité de la société ; celle-ci, en effet, doit se défendre contre les éléments dangereux qui la composent, et le moyen le plus médiat d'arriver à ce résultat, c'est bien de neutraliser ces éléments, de les mettre dans l'impossibilité de nuire.

Sans doute, la rigueur de la peine peut avoir un effet préventif par l'intimidation, mais l'amendement des condamnés permet d'espérer qu'à leur libération, ceux-ci auront perdu leur nocivité ; en tous cas, à coup sûr, on assurera contre eux la tranquillité et l'ordre public, en les écartant de cette société.

Néanmoins, ce but ne justifie pas l'emploi de tous les moyens, ce serait là une solution simpliste du problème qui justifierait même l'exécution en masse

de tous les individus dangereux, si la conscience de chacun ne se révoltait à cette seule pensée ; aussi je proteste énergiquement contre l'emploi et surtout le maintien de la transportation qu'on a pu qualifier, sans exagération, de guillotine sèche.

Il faut avouer tout de même que, sur ce terrain, les partisans de ce régime peuvent triompher : L'« ex-purgation de la Mère-Patrie » dont parlait M. de Miral a été réalisée, mais nous avons vu à quel prix. Le 17 décembre 1924, M. Le Professeur Hugueney déclarait : « M. Garçon lui-même n'y voyait plus que « l'expression de la politique du « débarras » qu'il « préconisait ».

Mais, je le répète, nous sommes en face d'une peine criminelle qui sanctionne une infraction déterminée ; si cette infraction est tellement grave, la peine de mort pourra intervenir, puisqu'elle existe dans notre législation pénale.

Si l'on est en présence d'un récidiviste du crime, dont la nocivité est manifestée de façon certaine, nous avons une peine spéciale : la relégation, il ne nous appartient pas de la juger ici, elle vaut ce qu'elle vaut, mais j'entends tirer un argument de son existence pour prétendre que la transportation n'a pas pour rôle de fixer définitivement le sort des individus qui se sont révélés véritablement dangereux, par des crimes répétés.

Nous arrivons ainsi à cette conclusion inéluctable :

La transportation n'est défendable qu'en ce qu'elle élimine de la société des éléments nocifs, et sur ce terrain précisément, il apparaît qu'elle sort de ses attributions, puisque notre système pénal confie ce soin à d'autres peines et ne lui attribue à elle qu'un rôle tout différent : sanctionner une faute grave sans doute, mais probablement unique, puisque, en principe, au deuxième crime on est passible de la relégation ; la sanctionner de façon assez sévère pour que la crainte du châtiment soit le meilleur préventif, contre la tentation de commettre ces fautes ; enfin amender le coupable.

L'élimination d'un citoyen est une décision grave que l'on ne doit prendre que quand elle s'impose absolument, quand l'on est certain que le coupable n'est plus qu'un danger pour la Société, un membre pourri dont elle doit se défaire pour éviter la contamination des autres, une épée de Damoclès suspendue au-dessus d'elle. Jusque là, c'est à la police d'assurer la sécurité sociale, d'intervenir en temps utile ; son insuffisance ne peut être un argument pour prendre une telle décision à la légère ; l'individu ne doit pas souffrir d'une telle carence.

Ce serait, encore une fois, une solution simpliste et paresseuse ; transposons-là sur le plan international : Nous redoutons nos voisins, il est évident que le meilleur moyen d'avoir la paix serait de les éloigner, mais de quel droit le ferions-nous ?

Bref, je ne nie pas le résultat atteint, je conteste seulement l'emploi d'un moyen aussi critiquable sous tous les autres angles.

J'ajoute que, même à ce point de vue, l'avantage de la transportation est discutable : Avant la loi de 1854 les forçats étaient une cause de perturbation sociale, un danger public, et cela de deux façons différentes : d'une part, le régime de demi-liberté dont ils jouissaient pendant leur travail dans les bagnes permettait de nombreuses évasions, ce qui causait une légitime inquiétude aux populations voisines, à telle enseigne que les propriétaires d'une localité dans laquelle le Gouvernement avait transféré un établissement où devait être subi la peine des travaux forcés, prétendirent à une indemnité en raison du préjudice ou de la dépréciation résultant, pour leurs propriétés, d'un tel voisinage. Le Conseil d'Etat la leur refusa le 24 mai 1860 (P. adm, chr. D. 60. 3. 41).

D'autre part, à leur libération, les condamnés restaient dans les ports et se mêlaient à la population libre. Sans parler même du danger de corruption certain qu'ils constituaient, dans ces milieux, la récidive atteignait une proportion énorme.

A ces deux points de vue, les bagnes étaient une véritable tare pour toutes les régions avoisinantes. La réclusion aurait paré seulement au premier de ces inconvénients en rendant les évasions plus difficiles, partant, bien plus rares. La transportation, croyait-on,

avait, en outre, l'avantage de pallier aussi au danger constitué par les libérés, grâce aux institutions de la résidence perpétuelle et du doublage.

En réalité, nous l'avons vu, les évasions sont très nombreuses, malgré les très grands risques qu'elles font courir à ceux qui les tentent.

M. Pierre Veber a pu écrire (1) avec humour :
« On signale encore quelques évasions à la Guyane !
« Si cela continue il va falloir ouvrir dans les journaux
« une colonne spéciale pour ces déplacements et villégiatures. Un de nos confrères affirmait : « Il n'y a
« que les innocents qui restent au bagne parce qu'ils
« espèrent que leur procès sera révisé, les autres n'ont
« qu'à s'en aller, c'est l'enfance de l'art ! » — Les récits
« de fuites sensationnelles sont de simples bourrages de crâne et les condamnés ne l'ignorent point.
« Le manuel du parfait évadé est en vente dans les
« meilleures librairies de là-bas ; il comporte les
« tarifs en vigueur, la marche à suivre, les recettes et
« les trucs. Dans ces conditions, être transporté de-
« vient un plaisir, le criminel ne s'en fait pas une miette, il sait qu'il faussera compagnie aux gardiens dès
« qu'il en aura le désir et qu'il reviendra incontinent
« à ses chères études, au cambriolage, à l'attaque à
« main armée, etc..... On le repincera et on le renverra
« au bagne ? Il filera de nouveau, il connaît la route.

(1) *Candide*, 26 mai 1932, p. 2.

« Que devient la justice dans cette histoire, n'est-elle « pas bafouée ? Un petit peu, mais qu'importe ?..... ».

Donc, le nombre considérable des évasions ne permet pas d'affirmer que la transportation assure la protection contre les criminels au moins pendant la durée d'exécution de la peine.

Mais surtout, on peut dire qu'en présence de l'abominable sort des libérés, les plus farouches partisans de la transportation eux-mêmes s'accordent aujourd'hui pour reconnaître la nécessité de la suppression de la résidence obligatoire et du doublage.

Déjà en 1912, M. Henri, tout en se prononçant pour le maintien de ces institutions reconnaissait qu'il était indispensable de faire sortir la plus grande partie des libérés de la colonie et proposait des moyens d'arriver à ce résultat, sans porter atteinte au principe.

Depuis, tous ceux qui sont allés à la Guyane (voyez Albert Londres, Ch. Péan) ont réclamé la suppression du doublage comme de la résidence, principaux obstacles à l'amendement des condamnés, et honte du pays ; et je crois qu'aujourd'hui les adversaires de cette suppression seraient faciles à compter. Il apparaît donc à l'évidence que c'est là une réforme qui ne saurait tarder.

Mais j'estime qu'ainsi les partisans de la transportation sont battus dans leurs derniers retranchements. Le jour où la véritable liberté sera rendue aux libérés,

où ils pourront à nouveau se retremper dans la société, le dernier avantage du système, le seul terrain sur lequel il se défend, et combien mal, aura disparu.

C'est là mon avis, la condamnation absolue de la transportation ; si elle n'est pas encore définitive, elle ne tardera pas à le devenir.

ARTICLE IV

Colonisation

Peu à peu nous sommes arrivés à cette conclusion que la transportation était loin de remplir les conditions auxquelles doit tendre la peine, mais on pourrait hésiter encore à la supprimer, s'il était établi qu'elle est nécessaire ou du moins utile au développement de la colonie.

Sans doute, M. du Miral avait-il déclaré lui-même qu'on ne saurait tirer argument contre le système de son défaut d'utilité colonisatrice : « cette critique, disait-il, fût-elle vraie, ce ne serait pas une raison pour renoncer à la loi, puisque, dans son esprit, le progrès de la colonisation n'est qu'un avantage accessoire..... ».

Il n'en est pas moins certain qu'en face de l'échec évident de ce système sur tous les autres points, la démonstration de cette inutilité enlèverait le dernier scrupule de celui qui ne serait pas tout à fait décidé à le condamner.

Cette démonstration est facile à faire ; ici, la faillite est flagrante, on pourrait invoquer l'opinion de tous ceux qui ont étudié la question, sans aucune exception ; l'accord est unanime.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler de la main-d'œuvre pénale aussi médiocre en qualité qu'en quantité.

En ce qui concerne la quantité, nous avons constaté que l'effectif total se trouvait réduit pour diverses raisons :

En 1928, sur un effectif de 2.393 libérés, 1.294 manquaient à l'appel ; nous savons d'ailleurs qu'à part les déchargements de navires de loin en loin, il n'y a pas de travail pour eux. Les employeurs préfèrent, plutôt que de leur donner les 15 ou 20 fr. de salaire qui leur seraient nécessaires pour vivre un jour, louer des forçats au prix de 4 fr., alors qu'ils en coûtent 22 à l'Administration.

Quant aux condamnés en cours de peine, M. Henri nous indiquait en 1912 quelle était la proportion moyenne de transportés dont disposait effectivement l'Administration pour les travaux qu'elle exécute elle-même. Voilà comment il décomposait le chiffre total de 4.454 condamnés présents à la Guyane au 31 décembre 1910.

« La main-d'œuvre de 455 transportés était employée par des services publics ou des municipalités ;
« 83 se trouvaient à la disposition de particuliers pour
« des travaux ou services d'utilité publique ; 299
« étaient en assignation, et 93 avaient obtenu des
« concessions ; soit un ensemble de 930 condamnés
« dont ne disposait plus l'Administration péniten-

« tiaire qui conservait par suite 3.524 transportés.
« De ce dernier chiffre il fallait encore déduire 395
« condamnés en traitement dans les hôpitaux ou
« infirmeries ; 195 malades, convalescents ou impo-
« tents ; et 150 individus frappés de punitions empê-
« chant le travail ; soit un total de 780 indisponibles
« pour le travail. L'Administration pénitentiaire dis-
« posait donc en définitive d'une main-d'œuvre
« effective de 2.744 transportés.

Et il ajoutait :

« Ce chiffre représente à peu de chose près une
« moyenne permanente et on peut admettre d'une
« façon générale qu'à la Guyane, l'Administration
« pénitentiaire peut affecter aux travaux qu'elle exé-
« cute elle-même, les trois cinquièmes au moins de
« l'effectif total de la transportation ».

La lecture des livres de MM. Albert Londres et Ch. Péan nous montrent que les choses n'ont pas changé.

Encore, apparaît-il que sur ce chiffre bien peu de condamnés restent affectés aux travaux normaux de colonisation, de construction et d'entretien.

D'après M. Henri « Sur les 2.744 transportés dont
« disposait l'Administration pénitentiaire, 248 étaient
« frappés de punitions n'empêchant pas le travail,
« mais ne permettant pas de travail au dehors ; 124,
« en raison de leur âge ou de leur état de santé étaient
« affectés à des travaux légers de vannerie, sparterie,

« chapellerie ou autres ; 104 remplissaient la fonction
« de contremaîtres ou porte-clefs ; et enfin 512 occu-
« paient des emplois divers aux services intérieurs
« des pénitenciers et camps, aux services adminis-
« tratifs et aux services de santé ».

Ainsi, sur les 4.454 transportés, 1.756 seulement restaient réellement disponibles pour les travaux de colonisation.

Si l'on veut se rappeler que l'effectif total actuel reste inférieur à 6.000, on constate qu'à proportion égale, le chiffre des disponibles reste nettement inférieur à 2.000.

Encore pourrait-on espérer que la qualité de cette main-d'œuvre suppléerait à sa quantité, mais nous avons déjà eu l'occasion de voir ce qu'il en était.

Les conditions d'alimentation et d'hygiène des condamnés ne leur permettent pas d'exécuter des travaux pénibles ; M. Henri disait que la main-d'œuvre européenne « fondait au soleil », à son avis, elle ne pouvait donner de résultats que « dans les ateliers
« ou sur les chantiers n'exigeant ni grands efforts ni
« séjour prolongé au dehors ». Comment peut-on espérer préparer la colonisation, avec de tels éléments ?

Je me permettrai de citer ici l'exemple donné par M. Henri à l'appui de son dire :

« Un triste exemple de ce que j'avance a été fourni
« en 1906-1907 par la construction de la route colo-

« niale n° 1 de la Pointe-Macourie à Sinnamary,
« dont j'ai déjà parlé : une corvée de 650 transportés,
« en grande partie européens, fut affectée aux tra-
« vaux qui comprenaient des défrichements et des
« terrassements sur un sol presque partout maréca-
« geux. En moins d'une année, la mortalité des con-
« damnés européens atteignit 27,9 % de l'effectif
« et leur morbidité non suivie de décès (hospitali-
« sation et évacuation) s'élève à 27,8 %. Plus de la
« moitié avait ainsi disparu : aussi fallut-il se résoudre
« en 1907, à ne plus employer aux travaux que des
« transportés malgaches ou arabes, mais en rédui-
« sant, faute de disponibilités suffisantes, la corvée
« à 360 hommes. »

« Rappelant ces faits dans son discours d'ouverture
« du Conseil général de la Guyane en 1908, continuait
« M. Henri, M. le Gouverneur Rodier disait : « Mais
« ce qui restera, c'est le souvenir de nombreuses
« existences humaines inutilement sacrifiées. Comme
« une voie antique, cette route est bordée de tom-
« beaux. »

M. Picanon, ancien Gouverneur des colonies fit
entendre le même son de cloche et de façon encore plus
patente à la séance de la société des Prisons du 17
décembre 1924 :

« Quand j'ai essayé, disait-il, d'employer la main-
« d'œuvre pénale à la construction d'une route devant
« aller de Cayenne à Saint-Laurent du Maroni, je

« n'ai pu, *malgré toutes les mesures d'hygiène et de*
« *bonne nourriture* empêcher la fièvre paludéenne de
« faire de grands ravages parmi les forçats. »

« Aussi, mon successeur les a-t-il tous renvoyés au
« pénitencier. Le chemin a été abandonné, tout un
« matériel fort coûteux est resté inutilisé. Les tra-
« vaux de la route n'ont été repris que beaucoup plus
« tard, et il faut reconnaître que ce n'est pas à l'exé-
« cution de ces grandes entreprises que l'on peut
« employer la main-d'œuvre pénale ».

On avait pourtant soutenu que la principale utilisation de cette main-d'œuvre, c'était bien la préparation de la colonisation, et, au dire même de M. Picanon, ce qui manque le plus pour la mise en valeur de la Guyane, ce sont bien les voies de communication.

Ajoutons que certains condamnés sont mal préparés au travail qu'on leur demande à la colonie, et par ailleurs, la plupart du temps, même ceux qui seraient aptes à ce travail se font un point d'honneur à en faire le moins possible, se contentant même, quand ils ne sont pas astreints à une tâche déterminée, de déjouer la surveillance et de ne presque rien faire, tout en évitant les punitions.

Enfin, suivant la juste remarque de M. Pierre Hamp (1) « pour le condamné au travail la plus grande
« peine est qu'elle soit inutile ». Le forçat n'est pas

(1) *Terre de bague*, CH. PÉAN, Préface, p. 8.

« assez stimulé par l'objectif à atteindre : « La non-rétribution de l'ouvrier disait un fonctionnaire de l'Administration pénitentiaire, est la raison majeure de l'apathie qui existe. Sachant qu'à la fin de la journée ses efforts ne seront récompensés par aucune rétribution (sauf celle insuffisante d'une gratification) le condamné se laisse vite gagner par le découragement. L'émulation n'existant plus, le désir de bien faire semble annihilé ».

Autant de raisons qui expliquent le faible rendement obtenu de la main-d'œuvre pénale, sans en faire grief à l'Administration pénitentiaire.

Il faut maintenant dire, tout de même, que celle-ci a manqué de méthode, de plan général de colonisation.

Nous avons déjà montré l'émiettement de cette main-d'œuvre, dont une trop grande partie est employée à des travaux qui n'ont rien à voir avec la colonisation, notamment comme « garçons de famille ».

Beaucoup sont cédés à des administrations publiques ou à des particuliers : ce sont les « cessionnaires ». Il y a là des abus manifestes, une véritable exploitation des condamnés, étant donné surtout la grande différence entre le prix versé par l'Administration ou le particulier et le coût d'entretien du forçat. D'autre part, ces cessions de main-d'œuvre en masse constituent des « bagnes hors le bagne », où les condamnés

se trouvent encore plus abandonnés à eux-mêmes, ce qui ne favorise pas leur amendement.

Enfin, on doit surtout déplorer au point de vue de la colonisation, le fait qu'il y a là une utilisation des forçats au profit de l'employeur et non de la colonie. Tout au plus, reprenant une distinction de M. Henri, je pourrais dire qu'une partie d'entre eux exécute des « services » d'utilité publique, mais non des « travaux » d'utilité publique et de colonisation. M. Henri citait notamment ce fait que sur 73 transportés cédés au 31 décembre 1910, 45 étaient à la disposition du fournisseur de viandes et de l'entrepreneur de vidanges de Cayenne, ce qui ne paraît pas une préparation directe à la Colonisation.

Une autre façon d'employer les condamnés, c'est l'assignation individuelle, meilleure au point de vue de l'amendement que la cession, car elle ne groupe qu'un petit nombre de forçats, et elle concerne seulement ceux d'entre eux qui l'ont mérité par leur bonne conduite.

Mais peu de forçats jouissent de ce régime, l'Administration préférant garder ses meilleurs éléments, les seuls que pourraient lui demander les particuliers. On ne peut d'ailleurs que s'en féliciter, car ce sont des emplois possibles pour les libérés.

Quant aux concessionnaires de terres, au point de vue de la colonisation, ils sont négligeables tant par leur petit nombre que par leur insuccès.

Enfin, en ce qui concerne les libérés, nous avons vu ailleurs qu'ils ne pouvaient se rendre utiles au pays qui ne demande pas tant de bras, et qui au reste trouve des ressources suffisantes pour ses besoins dans les condamnés en cours de peine. Ceux-ci ont sur eux l'avantage de constituer une main-d'œuvre à peu près gratuite, l'Administration les abandonnant pour 4 fr. par jour, somme qui serait absolument insuffisante pour assurer la subsistance d'un homme libre, mais dont l'Administration se contente, en se chargeant pour le surplus de faire elle-même les frais d'entretien des forçats.

En l'état actuel des choses, on ne peut donc compter sur l'initiative privée pour la colonisation de la Guyane ; c'était bien la pensée du législateur en 1854, qui espérait seulement, à l'aide de la main-d'œuvre pénale « préparer cette colonisation » de façon à attirer dans la colonie une population libre tentée par les facilités ainsi offertes : d'une part, les travaux publics déjà effectués favorisant le développement rapide des entreprises ; d'autre part, la population pénale constituant sur place une base de main-d'œuvre.

En réalité, la colonisation libre n'a pas fait beaucoup de progrès ; M. Albert Londres disait dans son reportage *Au bagne* : « Je n'ai pas compté les comp-
« toirs sur mes doigts, mais je crois, rien qu'avec mes
« deux mains, que j'aurais eu assez de doigts. Mettons
« dix maisons de commerce ».

L'activité des exploitations existantes n'est d'ailleurs pas bien intense.

M. Ch. Péan raconte son passage près d'une sucrerie, « vaste bâtiment, contenant des machines modernes, « fort bien installées pour la distillerie des cannes à « sucre et la « fabrication du sucre », pour la construction et l'exploitation de laquelle les colons avaient loué des forçats à l'Administration pénitentiaire. Il demandait où se trouvaient les plantations de canne, on lui montra quelques vastes champs qui ne comprenaient pas plus de 80 hectares, soit un mois de travail pour la sucrerie.

Un conseiller municipal qui possédait un petit jardin lui en fit les honneurs, voilà ce qu'il nous rapporte à ce sujet : « Je descends avec lui vers la mer « par un sentier dont le sol est jonché de citrons, « tandis qu'à quelques mètres seulement des régimes « de bananes pourrissent sur pied. Il me dit lui aussi « qu'il n'y a pas d'écoulement pour les produits « agricoles, par conséquent pas de cultures. Et s'il « y en avait, les fruits et les légumes seraient bien « vite volés ».

A quoi tient cette stagnation de la colonisation à la Guyane ? Il faut reconnaître que le pays n'est pas tentant : nous avons dit ce que nous pensions de la main-d'œuvre pénale, c'est un bien mince appât pour le colon.

Quant aux fameux travaux publics que l'Admi-

nistration devait faire exécuter, bien qu'il y ait 80 ans que la Guyane reçoit des forçats, le colon qui aurait tablé sur eux serait bien déçu. Les routes étaient évidemment au premier plan, nous avons cité sur ce point le témoignage d'un ancien gouverneur des colonies, M. Picanon ; nous avons vu où en est la réalisation.

M. Ch. Péan parle (1) de l'unique route, longue d'une quarantaine de kilomètres. — « Au bout de quelques kilomètres, nous dit-il, nous passons sur un petit pont ; le pont Million, ainsi nommé parce que sa construction coûta un million, somme qui, à bon droit, peut paraître surprenante pour un pont de moins de dix mètres et dont l'arche unique ne mesure pas cinq mètres de haut ».

L'Administration n'a pourtant pas laissé les forçats totalement inactifs ; si faible que soit leur rendement, ils ont tout de même fait quelque chose : mais cette œuvre a eu bien plus pour objectif l'intérêt immédiat de l'Administration qu'une coopération au développement économique de la colonie. On a construit des bâtiments pour le personnel, et pour les condamnés, des hôpitaux spacieux qui ont coûté des sommes énormes ; rien qu'à Saint-Laurent, dès 1912, il y avait environ pour 2.200.000 francs de bâtiments, bien qu'on ne comprenne pas dans ce chiffre

(1) *Terre de bague*, CH. PÉAN, p. 177.

le prix de la main-d'œuvre, et que le prix des matériaux provenant des chantiers pénitentiaires (bois, pierres, briques, sable, etc...) ait été fixé arbitrairement très au-dessous de leur valeur réelle. Aujourd'hui, ces prix de revient des constructions sont si considérables, que les bâtiments édifiés se désagrègent peu à peu faute de crédits.

Quant aux expériences de cultures entreprises par l'Administration, les résultats ne sont pas non plus de nature à attirer les colons.

J'emprunterai quelques exemples à M. Henri :

1° Au Nouveau-Chantier (annexe de Saint-Laurent-du-Maroni) il existait en 1908, 7.125 caféiers, la récolte pour la même année fut de 98 kilog. de café, valant 29 fr. 40.

2° A Pariacabo (annexe de Kourou) en 1910, après 23 ans d'exploitation, 5.000 cacaoyers et 51.000 caféiers ont occupé 5 surveillants et 70 transportés pour donner 1.500 fr. de produits à l'Etat. Il y eût même à une époque jusqu'à 200 condamnés affectés à cette exploitation, ce qui ne la fit pas produire davantage.

3° A la Montagne d'argent (annexe de Cayenne, maintenant supprimée) 50 transportés étaient chargés de plantations, comprenant 50.000 caféiers et dont la création remontait à 1890, la récolte fut, en 1918, de 1.404 kilog. de café valant 561 fr. 60.....

Devant ces résultats dérisoires, M. Henri se résol-

vait simplement à demander qu'on remplace ces cultures trop riches pour le sol de la Guyane par la culture de légumes frais qui remplaceraient, de temps en temps, les perpétuels légumes secs qui provoquent si souvent le scorbut chez les condamnés ; malheureusement, M. Ch. Péan nous a signalé qu'en 1928 les forçats étaient encore au régime exclusif des légumes secs.

Enfin, l'exploitation du balata et les cultures de bananiers ont donné des résultats relatifs, il faut bien avouer que de telles entreprises ne pourraient avoir d'envergure que si les travaux publics nécessaires à la colonisation étaient préalablement réalisés, il en est de même d'ailleurs pour l'exploitation des minerais de l'intérieur ; on avait compté pour cela sur la main-d'œuvre pénale, l'expérience a révélé son insuffisance.

Si l'on ajoute à cela les inconvénients de ce climat pour les Européens, la répulsion naturelle qu'ils peuvent avoir contre la promiscuité des condamnés, on s'explique facilement leur peu d'enthousiasme pour cette colonie. Il se confirme d'ailleurs que son sol n'est pas riche malgré la végétation luxuriante qui y règne ; de l'avis même de M. Henri, l'élevage y serait préférable à l'agriculture.

Bref, l'échec de la transportation, au point de vue de la colonisation, est total : Le Législateur avait espéré que ses résultats permettraient de diminuer la

lourde charge qu'elle constitue pour le budget ; il faut bien reconnaître qu'il n'en est rien.

Si on ne peut tirer de cet insuccès un argument contre la transportation, en raison du rôle accessoire de ce point de vue dans le choix de la peine, on peut tout au moins admettre que, même sur ce chapitre, le système est indéfendable.

CONCLUSION

Je crois avoir assez démontré que notre transportation à la Guyane, dans les conditions où elle a été réalisée jusqu'ici, ne pouvait être approuvée par personne ; aussi bien, nul ne le prétend, ce sont seulement les réactions de chacun en face des vices du système qui varient.

Nombreux encore sont ceux qui se bornent à demander des réformes dans l'application, en soutenant qu'il faut maintenir le régime.

Il est vrai que l'on pourrait améliorer l'alimentation et l'habillement, mais il ne faut pas se dissimuler qu'outre les dépenses supplémentaires qui s'ajouteraient aux budgets déjà considérables (en 1928 : 31.404.108 fr., y compris les dotations concernant la relégation et la déportation), le défaut de surveillance ne permettrait pas à cette réforme d'avoir des résultats féconds ; d'ailleurs, ce serait là une simple amélioration qui ne pourrait empêcher le climat de la Guyane d'être meurtrier pour beaucoup de condamnés

On soutient encore qu'il serait possible de réaliser l'isolement des forçats au moins durant la nuit, en construisant des prisons cellulaires. Mais M. Henri,

qui préconisait déjà cette réforme en 1912, avouait que la dépense serait fort lourde et doutait de voir jamais le Parlement accorder les crédits nécessaires. Devant cette impossibilité pratique, il demandait l'institution de « quartiers d'isolement » où les condamnés seraient placés sur leur demande et où ils seraient en cellules individuelles, il demandait en même temps d'étendre le système des « carbets » dont nous avons déjà parlé.

Malheureusement, sans même parler des difficultés de cette organisation, ce serait là un remède bien insuffisant à la promiscuité du bague : Cet encellulement serait forcément une faveur, puisqu'il ne pourrait être réalisé pour tous les condamnés ; on ne l'accorderait donc qu'à ceux qui auraient manifesté leur bonne conduite, alors que, pour être efficace, l'isolement doit avoir lieu dès le début de la peine.

On préconise aussi des sélections, fractionnements en classes de condamnés, d'ailleurs organisés par les décrets de 1891 et de 1925, mais les difficultés de la surveillance et les nécessités de l'organisation du travail empêchent la séparation absolue qui serait nécessaire entre ces classes ; il faut ajouter que, malgré toutes les précautions prises, il se trouve dans chaque classe des éléments déjà pervertis dont le contact est néfaste pour les autres.

Il semble peut-être qu'une amélioration du personnel, tant en qualité qu'en quantité, serait de nature

à favoriser l'amendement des condamnés, mais ici encore, on se heurte à des impossibilités, tant le recrutement est difficile pour l'accomplissement d'une telle tâche, sous un tel climat.

En ce qui concerne les libérés, toutes les mesures possibles, comme l'œuvre que veut organiser l'Armée du Salut à leur intention par exemple, ne peuvent constituer que des palliatifs provisoires, le nombre des libérés étant infiniment trop grand, surtout eu égard au peu de débouchés qu'offre le pays. — Sur ce point, nous l'avons déjà dit, la solution qui s'impose de façon indiscutable — M. Ch. Péan nous rapporte que c'était l'opinion du Gouverneur de la Colonie qui le reçut, comme celui du directeur de l'administration pénitentiaire —, c'est la suppression du doublage et de la résidence.

Et, nous l'avons dit aussi, une fois cette suppression opérée, on cherchera vainement les avantages de la transportation ?

Ainsi, à mon avis, réformer la transportation serait inutile : Voilà près de 80 ans, M. du Miral déclarait à la Chambre dans son rapport sur le projet de loi relatif à la transportation, que ce système ne constituait pas une expérience et que, profitant des essais des autres, notre succès devait être plus prompt et plus facile. Depuis ce temps, la transportation a sans cesse été discutée, sans cesse remaniée pour aboutir au résultat que l'on sait, que M. le Professeur Hugue-

ney traduisait fort bien le 17 décembre 1924, en ces termes : « De toutes ces considérations, il résulte « que si la transportation n'existait pas, il ne faut pas « drait pas l'introduire dans notre législation ».

Devant un pareil aveu d'impuissance à modifier un système foncièrement vicieux, j'estime qu'il serait criminel de parler encore de réformes, la suppression s'impose.

Enfin, à un autre point de vue, les dépenses considérables qu'entraîneraient ces réformes seraient absolument injustifiées ; il ne faut pas oublier qu'une journée de forçat coûte déjà environ 22 francs et que, simplement pour son entretien, il faut une dizaine de francs, alors que, pour un détenu en France, le produit de son travail suffit à payer son entretien.

Loin de moi sans doute la pensée que les crédits affectés aux services pénitentiaires doivent être accordés avec parcimonie, bien au contraire, il y a là un service de la plus grande importance au point de vue social ; mais, tout au moins, qu'ils ne soient pas gaspillés ! J'estime même que si la transportation avait rendu ce qu'on en attendait, il faudrait la maintenir à tout prix ; malheureusement, comme M. le Professeur Hugueney, « j'avoue avoir un peu perdu la foi » dans ce système.

Il est assez curieux en ce sens de rappeler les paroles de M. Lévillé à son retour de la Guyane, il y a déjà une trentaine d'années, alors qu'il avait été toute sa

vie un des plus chauds défenseurs de la transportation. « Je confesse que la situation générale n'est pas brillante, et, m'interrogeant moi-même, dans la sincérité de ma conscience, je me suis demandé si, prié de donner mon avis, je réclamerais pour la Guyane soit l'abandon de toute immigration pénale, soit la continuation des anciens errements, soit leur réforme ». — A ce moment, la transportation n'avait que 50 ans, aujourd'hui, elle en a 80, et elle n'a pas fait un pas de plus dans la voie du progrès.

J'estime donc qu'avant de se décider à tenter l'effort considérable qui serait nécessaire à la Guyane, effort qui, par la force des choses, est infiniment supérieur à celui que coûterait l'organisation de la peine en France, il convient de rechercher si la transportation a réellement quelque avantage sur les systèmes qui pourraient la remplacer.

Quels seraient ces systèmes ?

Les termes du problème sont très nets : en 1854, on lui opposait les anciens bagnes métropolitains et l'emprisonnement cellulaire : aujourd'hui, l'alternative reste la même, avec la différence qu'il ne peut être question de ressusciter les bagnes qui ont perdu la vertu qu'ils possédaient alors et qu'on reconnaît encore aujourd'hui à la transportation : exister.

Il nous reste donc seulement l'emprisonnement cellulaire, système d'autant plus séduisant qu'il a fait ses preuves chez nos voisins les Belges qui s'en mon-

trent pleinement satisfaits et que nous leur envions, malgré tout, à tel point que M. le Professeur Hugueney fit un jour publiquement cette déclaration après un exposé remarquable de la question par un éminent avocat belge M. Sasserath : « A ce point de vue, la Belgique est à l'avant-garde du progrès ».

Sans doute, pour l'exécution des longues peines, l'emprisonnement cellulaire rencontre beaucoup d'adversaires, mais il semble qu'avec un règlement et une organisation matérielle sagement établis, ce système pourrait s'y appliquer sans inconvénients.

On peut d'ailleurs constater tout de suite, que, la transportation n'est, pour ainsi dire, plus pratiquée que par nous. En Angleterre, on l'a abandonnée ; le Portugal, constitue une exception négligeable, avec sa colonie d'Angola ; à part cela, on cite encore les Soviets en Sibérie, mais nul ne peut affirmer ce qu'il en est ; les Italiens, il est vrai, viennent de la reprendre, mais sur une base très différente.

Nous devons donc conclure que les deux systèmes ont été expérimentés, chacun a montré ce qu'on en pouvait attendre, et l'avantage semble bien rester à l'emprisonnement cellulaire.

Il y a d'ailleurs longtemps que l'idée de sa substitution à la transportation est apparue, et elle a progressé depuis lors ; en 1907, on pût même croire un moment qu'elle allait triompher.

Voici, en effet, la proposition de loi qui fut déposée par M. Chautemps :

« Proposition de loi ayant pour objet l'exécution
« de la peine des travaux forcés dans des maisons de
« force, en France, en Algérie et dans les colonies,
« présentée par M. Emile Chautemps, sénateur (*J. O.*,
Doc. Parl. Sénat, 1908, p. 129) ».

Article 1^{er}. — La peine des travaux forcés est subie dans des maisons de force établies :

a) sur le territoire de la métropole pour les individus condamnés par les juridictions siégeant dans un département français ;

b) sur le territoire de l'Algérie pour les individus condamnés par les juridictions siégeant dans les provinces d'Alger, d'Oran ou de Constantine ;

c) sur le territoire des colonies pour les individus condamnés par les juridictions siégeant dans les Colonies.

Les Budgets de la Métropole, de l'Algérie et des Colonies supporteront obligatoirement toutes les dépenses afférentes à la construction et à l'entretien de ces maisons de force, ainsi qu'à la surveillance, l'administration et l'entretien des condamnés.

Deux ou plusieurs colonies pourront se réunir pour pourvoir à frais communs à ces dépenses.

Article 2. — Le régime cellulaire de jour et de nuit est appliqué :

1^o Pendant les cinq premières années aux individus condamnés aux travaux forcés à perpétuité ;

2^o Pendant les trois premières années aux individus condamnés aux travaux forcés à temps pour plus de dix ans ;

3^o Pendant la première année aux individus condamnés aux travaux forcés à temps pour moins de dix ans.

Après cette période, les condamnés continuent à être soumis au régime cellulaire, sauf pendant les heures de promenade et de travail où ils sont réunis par groupe et astreints au silence.

Article 3. — Des sections mobiles de condamnés pourront être mises à la disposition des colonies pour l'exécution des travaux publics.

Dans ce cas, le budget colonial ou les budgets locaux supporteront les dépenses de logement, de nourriture, d'habillement, d'hospitalisation, de transport, de surveillance et d'administration. Toutefois, le Budget du Département ministériel chargé de la gestion des crédits des services pénitentiaires leur remboursera une somme égale à celle qui aurait été employée pour l'entretien des condamnés d'après le prix moyen journalier établi à la fin de chaque exercice.

Article 4. — Les condamnés à temps faisant partie des sections mobiles bénéficieront de plein droit

d'une réduction de peine égale au nombre de journées de travail effectif sur les chantiers aux colonies.

Les condamnés à perpétuité faisant partie de ces mêmes sections bénéficieront de plein droit, après cinq années de travaux sur les chantiers aux colonies, de la commutation de la peine perpétuelle en celle de vingt ans de travaux forcés ; cette nouvelle peine commencera à courir du jour de la commutation.

Aucun condamné ne pourra être versé dans une section mobile avant d'avoir accompli le temps de cellule prévu par l'article 2.

Article 5. — Pour chaque journée de travail soit dans les maisons de force, soit dans les sections, chaque condamné reçoit un salaire versé en entier à son pécule qui lui sera remis à sa libération.

Le montant des pécules des condamnés décédés au cours de peine fait retour à l'Etat.

Article 6. — Les condamnés qui se rendront coupables de refus de travail après sommation seront punis de la réclusion cellulaire pendant trois mois au moins et un an au plus.

Les condamnés qui se rendront coupables d'évasion seront punis de la réclusion cellulaire pendant trois mois au moins et un an au plus.

Les condamnés qui se rendront coupables de voies de fait sur la personne d'un agent de l'Administration

- pénitentiaire seront punis de la réclusion cellulaire pendant un an au moins et cinq ans au plus.

Les condamnés aux travaux forcés qui se rendront coupables de crime entraînant la peine des travaux forcés, seront punis de la réclusion cellulaire pendant un an au moins et cinq ans au plus.

Les condamnés aux travaux forcés qui se rendront coupables de crimes ou délits entraînant une peine autre que celle des travaux forcés, seront punis de la réclusion cellulaire pendant six mois au moins et deux ans au plus.

Les peines prononcées par les juridictions du droit commun conformément aux dispositions précédentes interrompront les peines en cours sans qu'il puisse jamais y avoir confusion entre elles.

Article 7. — A leur sortie des maisons de force, les condamnés seront soumis pendant cinq ans au moins et vingt ans au plus à l'interdiction de séjour.

La durée de cette peine accessoire sera obligatoirement prononcée par l'arrêt de condamnation à la peine principale des travaux forcés.

Un décret portant règlement d'administration publique détermine les conditions d'exécution de cette peine.

Article 8. — A partir de la promulgation de la présente loi, il ne sera plus procédé à aucun envoi de

condamnés aux travaux forcés tant à la Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie.

Les transportés en cours de peine seront concentrés dans le plus bref délai : En Nouvelle-Calédonie à l'île Nou, en Guyane, aux îles du Salut, en attendant qu'ils puissent être internés dans les maisons de force de France, d'Algérie et des Colonies.

Les libérés astreints ou non à la résidence, seront sur leur demande, rapatriés en France, en Algérie, ou aux colonies, ils seront astreints à l'interdiction de séjour prévue à l'article précédent.

Article 9. — Le personnel d'Administration et de surveillance de l'Administration pénitentiaire coloniale sera affecté aux maisons de force et continuera à jouir des avantages attachés actuellement à son statut, notamment en ce qui concerne le mode des liquidations et le taux des pensions des retraites.

Article 10. — Des décrets portant règlement d'Administration publique détermineront les conditions dans lesquelles les colonies de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie seront appelées à avoir la jouissance des immeubles abandonnés par l'Administration pénitentiaire et devront assurer la surveillance des libérés restés sur leur territoire.

Article 11. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures relatives à l'exécution de la peine des

travaux forcés, sauf en ce qui concerne les exceptions prévues par mesure transitoire à l'article 8.

Je veux seulement tirer de ce projet ses éléments essentiels : emprisonnement cellulaire, sections mobiles, interdiction de séjour à la libération, M. Chaumets en concevait la réalisation en ces termes précis ; il est évident qu'en la pratique, on pourrait aménager la peine dans ses détails de façon un peu différente.

C'est là le rôle de la loi et des décrets. Pour nous, la discussion se limitera au principe de la substitution de ces éléments au régime de la transportation. Je me propose de montrer qu'à tous les points de vue auxquels nous avons envisagé la transportation, l'emprisonnement cellulaire serait plus avantageux.

I

Répression et Intimidation

Les adversaires de la réclusion cellulaire, ne contestent pas la rigueur de cette peine, tout au contraire ils lui reprochent un excès de sévérité.

Une première mise au point s'impose : il ne s'agit pas de rechercher un mode de répression moins pénible pour les criminels, nous l'avons déjà précisé :

la peine doit être sévère, mais elle doit rester humaine.

On a souvent prétendu que le régime cellulaire occasionnait des troubles physiques et moraux chez les détenus, dès qu'il dépassait une durée très limitée, et qu'ainsi, il ne pouvait remplacer la transportation, une peine trop courte étant insuffisante.

Il est évident qu'il ne faut pas tomber dans l'abus, comme l'ont fait les Italiens, cette peine doit être organisée et, sur ce chapitre, l'exemple des Belges est des plus probants.

Tout d'abord, chaque prisonnier est examiné par le chef du laboratoire d'anthropologie qui donne un avis au directeur, lequel, après l'enquête qui est faite sur les antécédents et les hérédités du détenu, est à même de traiter chacun comme il convient. L'examen anthropologique permet certaines dérogations à l'enfermement et au travail isolé ; de fréquentes visites médicales assurent un contrôle minutieux de l'état du condamné, ainsi est-il loisible de prendre les mesures qu'impose cet état.

Par ailleurs, chaque détenu est occupé à des tâches qui lui conviennent ; les prisons elles-mêmes, notamment celles de Gand et de Louvain qui sont affectées aux condamnés aux travaux forcés, sont bien aménagées ; chaque détenu a une cellule bien aérée où il est enfermé jour et nuit, sauf pendant une heure chaque jour où il se promène seul dans un préau. Le lit peut se replier pour former table, il y a même assez de

place pour un établi ou une machine de sorte que chacun travaille dans sa cellule.

D'autre part, l'isolement des condamnés entre eux n'implique pas une solitude absolue, le condamné aux travaux forcés a droit à une visite tous les deux mois, il peut, pendant cette période, écrire une lettre et en recevoir deux.

Il faut donc constater que l'emprisonnement cellulaire sagement organisé ne conduit pas nécessairement à la folie ou à la mort prématurée comme on l'a prétendu ; à tel point que les détenus préfèrent, d'une façon générale, l'isolement jour et nuit à l'isolement pendant la nuit seulement, qu'ils ont la faculté de demander après 10 ans de détention.

Je ne crois pas enfin que personne ne songe à prétendre que cette peine n'intimide pas assez les criminels : nous avons déjà dit le prestige des pays lointains ou seulement de la vie à l'air libre ; la détention de longue durée est beaucoup plus redoutée du malfaiteur que la peine des travaux forcés, et M. du Miral le disait lui-même : « Il n'est peut-être aucun moyen d'expiation qui, sans cruauté, soit plus exemplaire ».

Par ailleurs, notre échelle des peines ayant à son sommet la peine de mort toujours suspendue au-dessus de la tête des grands criminels, l'effet d'intimidation peut paraître suffisant.

Cependant, étant donnée l'importance de la hiérarchie des peines dans le mécanisme de la répression

en France, j'estime qu'il serait opportun d'élever le minimum de la peine des travaux forcés subie en cellule à 10 ans : je ne crois pas, en effet, qu'il soit possible de songer à une aggravation sérieuse de la réclusion, et cependant il est nécessaire de différencier ces deux peines pour ne pas modifier la graduation établie par le Code.

II

Amendement

Dès lors, qu'on ne discute plus la possibilité de faire subir sans cruauté, l'encellulement aux condamnés à la peine des travaux forcés, la cause est gagnée.

Au point de vue de l'amendement, la vertu de ce système est incontestable : « Il est facile de comprendre, disait M. du Miral, que l'isolement, en mettant l'homme en face de sa propre conscience, en éloignant de lui les influences mauvaises, en ne laissant pénétrer dans son esprit et dans son cœur que les semences du bien et de la vertu, facilite au début plus que tout autre moyen le repentir et le progrès de l'éducation morale ».

Si on a pu dire que la Belgique était à l'avant-garde du mouvement, il faut aussi constater que dans tous les pays, l'évolution de la répression a tendu constamment pendant les derniers siècles vers un

isolement de plus en plus complet entre les condamnés. Il est évident que les contacts pouvant s'établir entre eux étaient non seulement un obstacle à leur amendement, mais aussi une des principales causes d'aggravation de leur perversion.

Le principal obstacle à l'application de cette peine, en dehors de la question matérielle, c'était les inconvénients qu'on attribuait à l'absolue solitude pour la santé physique et morale du condamné. On a vu que les Belges avaient résolu cette question en organisant une réglementation des visites et correspondances des détenus.

Mais, plus spécialement dans un but d'amendement, les Belges ont prévu des contacts, les plus fréquents possibles, avec leur personnel qui est de premier ordre, et aussi avec les membres des Sociétés de Patronage.

Les difficultés de recrutement du personnel à la Guyane ne permettent pas une sélection pourtant particulièrement nécessaire. On peut penser qu'avec le système de l'encellulement dans la Métropole, les candidats seraient plus nombreux, ce qui rendrait possible un certain choix, en outre, ce personnel ne profitant plus de l'éloignement dont il bénéficie actuellement, pourrait être utilement contrôlé. En ces conditions, on peut espérer que son influence sur les condamnés pourrait avoir d'heureux effets, dans le sens de l'amendement.

D'autre part, les sociétés de Patronage qui sont très actives en Belgique où elles ont un caractère officiel et des ressources élevées, pourraient peut-être être développées en France ; en tout cas, il est certain que toutes les initiatives en ce sens ont plus de chances d'aboutir dans la Métropole qu'à la Guyane, car, s'il est des hommes, qu'on n'admira jamais assez, suffisamment dévoués pour aller dans ces pays lointains se pencher sur des âmes, ils sont malheureusement rares ; il est permis au contraire, d'espérer que ces dévouements seraient plus fréquents le jour où ils n'exigeraient plus l'exil, la séparation de la patrie, de la famille.

M. du Miral ne se dissimulait pas l'importance de ces facteurs moraux dans l'amendement des condamnés, il comptait surtout sur la religion : « Le chapelain anglais, disait-il, a fait plus encore dans ce pays pour l'amélioration des condamnés que la perfection des règlements de Pentonville ou de Portland. Il a été l'âme et le bon génie de la cellule et de l'atelier ; il y a fait pénétrer les rayons bienfaisants du ciel. C'est un point hors de doute chez tous nos voisins, que l'éducation religieuse est la base de toute réforme pénitentiaire..... Le succès de la grande innovation consacrée par cette loi dépendra non seulement du règlement d'administration publique sur lequel nous venons d'appeler votre attention, mais aussi du choix des hommes qui seront chargés de son exécution ».

Encore une fois, ces influences morales qui doivent être un des plus précieux adjuvants de l'amendement, il sera plus facile de les trouver dans la métropole qu'à la Guyane.

D'autre part, les Belges ont réussi à rendre le travail effectif, ce qui est aussi un élément moralisateur de la peine.

On a vu qu'il était pratiquement impossible de forcer les condamnés à travailler à la Guyane ; les châtiments corporels n'étant plus admissibles et tous les stimulants existants étant insuffisants pour les amener à réaliser l'effort considérable qu'exige le travail là-bas.

En Belgique, au contraire, le travail de chacun varie suivant ses capacités, on le choisit spécialement en vue de faciliter le reclassement du condamné à sa libération ; 21 % des produits de ce travail lui appartiennent : il peut en dépenser la moitié à la cantine de la prison en achats de livres et de menus objets. Cette rémunération suffit d'autant plus à stimuler son zèle, que l'effort qui lui est demandé n'a rien d'excessif.

Les ressources intellectuelles ne sont pas négligées : il y a à Gand un quartier affecté à la prison-école pour les jeunes condamnés, les détenus rédigent eux-mêmes un journal « l'Effort vers le bien », qui renferme des études scientifiques, morales, littéraires, politiques, de caractère international, des jeux d'esprit et jusqu'à des annonces. Grâce à ce régime on

peut affirmer que les condamnés évitent la « désespérance », élément de répression cruel et aussi élément de découragement, obstacle à l'amendement.

Je tiens enfin à signaler que les Belges prétendent obtenir beaucoup des condamnés, en se fiant à leur parole, en utilisant chez eux le culte de l'honneur ; il paraîtrait que, grâce à cette méthode, ils peuvent au bout de peu de temps, laisser une certaine liberté aux détenus, sans risquer qu'ils s'évadent, ce qui permet de leur faire exécuter des travaux hors de la prison et ce qui étend par suite leurs possibilités d'action.

Ainsi, les Belges ont obtenu tout près de nous des résultats remarquables en faisant exécuter leur peine des travaux forcés dans des prisons cellulaires, rien ne permet de supposer que la France n'en obtiendrait pas autant en s'inspirant des mêmes méthodes, au lieu de s'obstiner à conserver un système qui ne lui a jamais réussi et qui a été abandonné pour ainsi dire partout.

III

Préservation de la société

Nous avons établi, en nous fondant non sur des hypothèses, mais sur les résultats de l'expérience, la supériorité incontestable de la réclusion cellulaire sur la transportation comme mode d'exécution de la peine des travaux forcés.

On pourrait peut-être prétendre nous objecter que, du moins, le transportation assurait la sécurité du territoire en éloignant les éléments dangereux. Nous avons dit ce que nous pensions de cet argument, ce résultat, si désirable qu'il soit, ne justifiant pas l'emploi d'un pareil moyen.

D'autre part, nous avons vu aussi qu'on s'accordait à peu près unanimement aujourd'hui pour reconnaître la nécessité de la suppression du doublage et de la résidence obligatoire, alors que c'est grâce à ces institutions uniquement que la transportation arrivait à mieux préserver la société. Il est évident, en effet, que ce n'est pas pendant la durée de la peine que le condamné constitue un grave péril pour la sécurité du pays ; l'expérience de la Belgique, comme celle de nos maisons centrales, démontre que les évasions sont infiniment plus rares dans les prisons que dans les bagnes, qu'il s'agisse des anciens bagnes métropolitains ou de ceux de la Guyane.

C'est à leur libération que les forçats peuvent constituer un réel danger, et, dès lors qu'on veut bien admettre avec nous qu'il est devenu impossible de maintenir le doublage et la résidence obligatoire, le système belge s'avère très supérieur, les libérés rapatriés de la Guyane devant être beaucoup plus nocifs que ceux qui sortent des établissements belges.

Le principe de l'élimination par l'éloignement a pu paraître en 1854 apporter la solution du problème,

mais cela ne peut s'expliquer que parce qu'il s'agissait d'un principe non encore appliqué ; si M. du Miral avait pu en prévoir les résultats, il n'en eût certainement pas été un partisan aussi convaincu, car il déclarait lui-même : « Il n'y a pas de préservation complète sans l'amendement du coupable... »

Si on ne peut éliminer, un seul moyen nous reste pour assurer cette préservation de la société, c'est le but que nous devons tendre à atteindre : neutraliser dans toute la mesure possible un élément dangereux. Donc, dans tous les cas où ne s'impose pas l'élimination absolue par la peine de mort ou une peine perpétuelle, le principal souci de la répression devra être de restituer à la société à l'expiration de la peine un criminel amélioré, ce sera la meilleure méthode, la seule possible pour tenter de la préserver. Il est évident que ce n'est pas par un séjour à la Guyane qu'on peut espérer arriver à ce résultat ; au contraire, l'expérience belge a fait ses preuves sur ce point. Si on veut, en outre, se décider à appliquer effectivement aux criminels les peines prévues par la loi, l'effet d'intimidation produit complètera très heureusement cette préservation de la société.

Le reste de la tâche appartiendra à la police qui, avec les progrès de l'anthropométrie et de l'identité judiciaire, se trouve de jour en jour mieux outillée pour sa surveillance, spécialement à l'égard des individus ayant déjà subi une condamnation.

Ajoutons enfin que les libérés pourront être condamnés à l'interdiction de séjour afin d'éviter qu'ils ne retombent dans le milieu d'où ils sortent ; il ne saurait plus être question évidemment de la surveillance de la haute police dont les inconvénients se sont trop manifestés, mais il est nécessaire que l'interdiction de séjour reçoive une réforme complète ; je me borne à l'indiquer, la question serait trop vaste, elle est d'ailleurs à l'étude.

Au total, si cette solution n'assure pas parfaitement la sécurité, elle s'avère manifestement meilleure que la transportation et, en tous cas, la seule possible dans l'état actuel de la civilisation.

IV

Colonisation

D'après ce que nous avons vu, le développement de la Guyane souffrirait peu de la disparition de la transportation ; il en bénéficierait peut-être. C'est en effet, une vérité d'expérience que la promiscuité des forçats n'attire pas la population libre, bien au contraire. D'autre part, en ce qui concerne la Guyane particulièrement, le nombre de transportés n'y correspond pas du tout aux besoins de la main-d'œuvre, tandis que leur inaptitude rend illusoires tous les projets d'entreprise de travaux publics. On peut donc espérer

que la suppression de la transportation favoriserait le développement de la colonisation libre, sans avoir en tous cas à redouter que la disparition de la main-d'œuvre pénale trouble l'économie de cette colonie.

D'ailleurs, on a depuis longtemps imaginé un système qui, tout en se combinant avec l'emprisonnement cellulaire, permettrait de ne pas priver tout à fait les colonies des ressources de main-d'œuvre que constituent les condamnés : je veux parler des sections mobiles, organisées en équipes volantes, fortement encadrées, et envoyées seulement où le besoin s'en fait sentir.

Sans vouloir dissimuler les inconvénients de cette institution, notamment au point de vue de la promiscuité des condamnés, j'estime qu'elle pourrait rendre quelques services.

Composée de volontaires, et, de l'avis à peu près unanime, tous les condamnés seraient volontaires, elle constituerait un moyen d'émulation pour ceux qui aspireraient à en faire partie ; d'autre part, on peut espérer que le rendement en serait également meilleur, puisqu'elle serait formée d'une sélection tant physique que morale ; enfin, ceux même qui en feraient partie, sachant qu'elle est pour eux une faveur, seraient peut-être stimulés. D'ailleurs, on a vu les avantages que leur faisait M. le Sénateur Emile Chautemps ; ces réductions de peine sont bien de nature aussi à exciter leur ardeur.

On a objecté à ce système qu'aucune colonie ne voudrait s'embarrasser d'éléments aussi dangereux, je crois cependant que ces sections mobiles pourraient constituer une main-d'œuvre utile particulièrement après certains cataclysmes comme des inondations ou des tremblements de terre, pour la remise en état rapide des lieux ; ou encore pour l'édification des travaux publics dans les pays où la densité d'indigènes est relativement faible et le climat pas très différent du nôtre, comme le Maroc.

Mais, pour rester dans l'esprit du système, et ne pas risquer de retomber dans les abus de la Guyane, il faudrait que ces sections mobiles restent l'exception à la règle qui serait la réclusion cellulaire et qu'elles soient toujours affectées temporairement et à des entreprises bien localisées.

Je crois enfin qu'il serait vain d'insister sur la qualité de l'encadrement de ces colonnes, qui en conditionnera le succès.

Conclusion

J'ai essayé de démontrer que nous ne perdions rien à supprimer le système désuet que constitue la transportation ; les idées font leur chemin ; de même que les anciens bagnes métropolitains furent longtemps discutés et remaniés avant d'être abolis, de même on ne pouvait espérer que la transportation aurait dis-

paru d'un jour à l'autre. Mais, d'heure en heure, la question se fait plus pressante : on l'a discutée maintes et maintes fois ; des remaniements importants ont été faits en 1891 et en 1925, la suppression même a déjà été envisagée ; nous venons de voir le projet de loi qui fut déposé par M. le Sénateur Emile Chautemps en 1907 ; en 1925, on crut un moment la chose faite : une commission fut nommée par le Garde des Sceaux, composée de magistrats, professeurs, avocats et fonctionnaires : elle se prononça pour le maintien de la transportation ; l'heure fatidique n'était pas arrivée.

Mais on peut dire que, depuis cette date, la question est restée à l'ordre du jour. Après le projet Renoult en 1924, tout récemment M. le Député Sibille, alors doyen d'âge de la Chambre des Députés vient de déposer, sur le bureau de la Chambre, le 9 juillet 1929, une proposition de loi dont voici le texte :

Article 1^{er}. — Toute juridiction appelée à prononcer une condamnation aux travaux forcés à temps pourra, d'office, par décision motivée, *dispenser* de la transportation le condamné non relégable, qu'elle jugera digne de cette faveur.

La dispense aura pour effet de soumettre le condamné à une peine de réclusion aggravée, dont la durée dépassera de moitié celle de la peine des travaux forcés portée dans la sentence de condamnation et qui s'exécutera au moins pendant les trois premières an-

nées sous le régime de l'isolement de jour et de nuit sans que le condamné puisse bénéficier de la réduction du quart prévue par l'article 4 de la loi du 5 juin 1875 (La durée de cet isolement pourra être prolongée par décision de l'Administration pénitentiaire. Elle ne pourra dépasser cinq ans que sur la demande du condamné). — La libération conditionnelle instituée par la loi du 14 août 1885 ne sera pas applicable au condamné dispensé de la transportation.

Article 2. — (Doublage et résidence obligatoire).

— Le séjour dans des localités déterminées par le Gouvernement est interdit aux condamnés aux travaux forcés à temps dispensés ou non de la transportation, pendant vingt ans à partir de leur libération. Les condamnés aux travaux forcés à perpétuité, bénéficiant d'une commutation de peine sont astreints à la résidence obligatoire dans la colonie où ils ont été transportés. Toutefois, le Président de la République, usant du droit de grâce peut leur faire remise de cette peine accessoire ou leur accorder l'autorisation de résider dans une autre colonie ; ils sont, dans ce cas, assujettis à l'interdiction perpétuelle de séjour dans les localités déterminées par le Gouvernement.

Article 3. — Un règlement d'administration publique déterminera tout ce qui concerne l'exécution de la présente loi, notamment :

1^o le régime disciplinaire des maisons de réclusion aggravée ; 2^o les conditions des prélèvements sur le pécule qui devront être opérés de manière à laisser à tout condamné les moyens d'améliorer son sort par le travail ; 3^o les règles à appliquer pour assurer la surveillance de la haute police sur les libérés.

Article 4. — L'article 6 de la loi du 30 mai 1854 et toutes les dispositions contraires à la présente loi sont abrogés.

On voit que ce projet constitue une transaction, un moyen terme ; il pourrait aussi constituer une transition entre l'ancien système et celui que je préconise, mais il ne pourrait être que cela. La suppression de la transportation s'impose de plus en plus.

On ne peut oublier les paroles d'un directeur de l'Administration pénitentiaire de la Guyane qui nous sont rapportées par Ch. Péan (1) : « La seule solution « serait la suppression du bagne. Pour cela, il suf-
« firait de suspendre le convoi annuel qui amène
« ici les forçats, et, en peu d'années, le bagne aurait
« cessé d'exister ».

Cette transition nécessaire, en effet, ne peut être envisagée autrement que par l'extinction du bagne,

(1) *Terre de Bagne*, p. 61.

comme le déclarait M. Hugueney le 17 décembre 1924 :
« Pour ma part, disait-il, je ne pense pas qu'on puisse
« songer à une suppression totale de la transportation
« et au retour en masse de tous les forçats. Il serait
« d'abord déplorable pour la France d'y ramener tous
« ces hommes que l'on a exposés pendant de longues
« années à toutes les contagions physiques et morales
« et ce ne serait pas moins dangereux pour la
« Guyane... ».

En ce sens, la proposition de M. Sibille pourrait donc constituer heureusement la transition nécessaire pour la période délicate qui précèdera la suppression définitive de la transportation, laquelle sera le terme normal de l'évolution.

Le mouvement général des idées en matière pénitentiaire n'est-il pas orienté tout entier vers l'isolement des condamnés entre eux : la réalisation de cet isolement à la Guyane est une chose quasi-impossible, outre la question budgétaire, les nécessités du travail et les rigueurs du climat ne se prêtent pas à ce régime.

Au contraire, je crois qu'en France, on pourrait fort bien réaliser cet encellulement dans des conditions convenables à l'instar de la Belgique ; c'est une question d'organisation. D'ailleurs, d'ores et déjà, M. Cazeaux, représentant de l'Administration pénitentiaire (1) affirme que les disponibilités des prisons mé-

(1) *Revue pénit.*, avril-août 1930, p. 181.

tropolitaines permettent de pourvoir aux nécessités qu'entraînerait l'abandon complet de la transportation.

La réforme que je préconise apparaît donc comme l'aboutissement logique de l'évolution contemporaine ; son heure approche, elle ne tardera plus.

Une commission composée de magistrats, de professeurs, d'avocats et de fonctionnaires, présidée par M. le Procureur général Matter a été instituée au mois de décembre 1930, par le Ministre de la Justice, pour la révision complète du Code pénal ; la question s'est posée une fois de plus, et voici le projet que cette importante réunion composée d'hommes de cœur et d'expérience vient de présenter aux observations des cours d'appel et des Facultés de Droit : D'une part, elle élève à 10 ans la durée minima de la peine des travaux forcés ; d'autre part, dans son nouvel article 24 du code pénal, elle réglemente ainsi son mode d'exécution :

« La peine des travaux forcés sera subie dans une maison de force sur le territoire de la France ou de ses possessions, selon qu'il en aura été décidé par l'arrêt de condamnation après délibération spéciale.

« Les condamnés aux travaux forcés à perpétuité et ceux condamnés aux travaux forcés à temps seront placés dans des établissements ou quartiers distincts.

« Les condamnés seront tenus au travail et soumis à l'isolement de jour et de nuit pendant une période

qui sera obligatoirement fixée par l'arrêt de condamnation et qui ne pourra excéder trois années en cas de condamnation perpétuelle et deux années en cas de condamnation à temps.

« Cette durée pourra être réduite par mesure administrative, s'il y a péril pour la santé du condamné.

« L'isolement de nuit sera toujours appliqué. Hors la France continentale, les condamnés seront employés à des travaux d'utilité publique.

« La libération conditionnelle ne s'appliquera pas à la peine des travaux forcés ».

Si ce n'est pas encore la mort de la transportation, elle est du moins sérieusement touchée.

Bien que ce projet ne soit pas à l'abri des critiques, souhaitons que le Parlement fasse enfin le pas qui achèvera le mouvement commencé et réalise l'abrogation d'un système qui ne répond plus à l'humanité et à la science pénitentiaire de notre temps.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit de Paris,

H. BERTHÉLEMY.

Vu :

Le Président de la thèse,

L. HUGUENET.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

S. CHARLÉTY.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION	1

PREMIERE PARTIE

Exécution de la peine des travaux forcés sous le régime de la transportation.	13
<i>Article I.</i> — Choix des lieux d'exécution	15
<i>Article II.</i> — Conditions matérielles d'existence	23
<i>Article III.</i> — Régime disciplinaire.	31
<i>Article IV.</i> — Régime pénal	39
<i>Article V.</i> — Les libérés	43

DEUXIEME PARTIE

Critiques	60
<i>Article I.</i> — Expiation et intimidation	61
Expiation.	61
Intimidation.	66
<i>Article II.</i> — Amendement	71
<i>Article III.</i> — Préservation de la Société	79
<i>Article IV.</i> — Colonisation	87
CONCLUSION.	100
Répression et intimidation	112

Amendement	115
Préservation de la Société	119
Colonisation	122
Conclusion	124

